



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta biomedicínského inženýrství

katedra zdravotnických oborů a ochrany obyvatelstva

Vliv teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě

Impact of terrorist attacks on the psyche of air passengers

Diplomová práce

Studijní program: Ochrana obyvatelstva

Studijní obor: Civilní nouzové plánování

Vedoucí práce: PhDr., Mgr. Dana Rebeka Ralbovská, Ph.D.

Bc. Filip Pazdera

Kladno, květen 2016

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Filip Pazdera**
Studijní obor: Civilní nouzové plánování
Téma: **Vliv teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě.**
Téma anglicky: Impact of terrorist attacks on the psyche of air passengers.

Zásady pro vypracování:

Cílem diplomové práce bude přinést ucelený náhled na problematiku vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě.

V teoretické části bude věnována pozornost teroristickým útokům v letecké dopravě, kontrolám cestujících a rovněž následnému dopadu na psychiku cestujících v letecké dopravě. Ve výzkumné části této práce bude provedeno průzkumné šetření pomocí anonymního nestandardizovaného dotazníku, které bude probíhat u náhodně vybraných cestujících na Letišti Václava Havla v Praze Ruzyni. Minimální počet bude 80 respondentů. V diskusi bude uvedena komparace námi dosažených výsledků s výsledky jiných autorů. Součástí práce budou i návrhy pro implementaci do praxe.

Seznam odborné literatury:

- [1] ŠČUREK, R., MARŠÁLEK, D., Režimová a administrativní ochrana civilního letectví, CERM, 2014, ISBN 978-80-7204-882-3
- [2] ŠČUREK, R., MARŠÁLEK, D., Technologie fyzické ochrany civilního letiště, CERM, 2014, ISBN 978-80-7204-862-5
- [3] KOVERDYNŠKÝ, B., Letecká security, Svět křídel, 2014, ISBN 978-80-87567-51-7

Vedoucí: PhDr. Mgr. Dana Rebecka Ralbovská, Ph.D.
Konzultant: Ing. Petr Pflieger

Zadání platné do: 20.08.2017

.....
vedoucí katedry / pracoviště

V Kladně dne 18.11.2015

.....
děkan

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem **Vliv teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě** vypracoval samostatně a použil k tomu úplný výčet citací použitých pramenů, které uvádím v seznamu přiloženém k diplomové práci.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu §60 Zákona č. 121/200 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Kladně dne 16. 5. 2016

Bc. Filip Pazdera

Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval mé vedoucí PhDr., Mgr. Daně Rebece Ralbovské, Ph.D. za cenné rady, které mi po celou dobu zpracování diplomové práce poskytovala, za její vstřícnost a trpělivost. V další, neposlední řadě bych chtěl poděkovat mému konzultantovi Ing. Petru Pfliegerovi za odborné rady týkající se letištní problematiky a za vstřícný přístup při konzultaci k diplomové práci.

ABSTRAKT

Obsahem této diplomové práce je problematika vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě. Aktuálnost této práce vychází z psychických dopadů teroristických útoků na cestující v letecké dopravě v dnešní atmosféře častých teroristických útoků. Teoretická část se zabývá psychickými dopady na cestující, které působí před traumatizující událostí, tak i po traumatizující události a nastíní krátce psychologii davu. Dále se zabývá terorismem, jako takovým, tak i výčtem nejvýznamnějších teroristických útoků ve spojitosti s leteckou dopravou. Na teoretickou část navazuje část praktická, kde bude realizováno průzkumné šetření a analýza a vyhodnocení výsledků získaných pomocí nestandardizovaného anonymního dotazníku. Dále budou verifikovány anebo vyvráceny stanovené hypotézy. V praktické části bude v diskuzi provedena komparace námi dosažených výsledků s výsledky jiných autorů, kteří se zabývají podobnou tematikou.

Klíčová slova: osobní letecká osobní doprava, cestující, terorismus, psychika

ABSTRACT

The content of this thesis is the issue of the impact of terrorist attacks on the psyche of air passengers. The timeliness of this work is based on the psychological impact of terrorist attacks on passengers of air transport in today's atmosphere of frequent terrorist attacks. The theoretical part deals with the psychological impacts on passengers, which acts before a traumatic event and then the psychological impacts which act after a traumatic event. The work will mention briefly the crowd psychology. Further it deals with terrorism as such, as well as a list of several terrorist attacks in connection with air transport. The theoretical part is followed by a practical part, which will be carried out exploratory research and the analysis and evaluation of the results obtained using non-standardized anonymous questionnaire. There will be also confirmed or disproved the hypothesis. In the practical part in the discussion will be compared our results from the research results of other authors who are preoccupied with a similar theme.

Keywords: passenger air transport, passengers, terrorism, psyche

Obsah

1	ÚVOD	9
2	SOUČASNÝ STAV	11
2.1	Vymezení základních pojmů	11
2.1.1	Letecká doprava	11
2.1.2	Bezpečnostní kontrola	12
2.1.3	Traumatizující událost	12
2.2	Psychické dopady na cestující před traumatizující událostí	13
2.2.1	Úzkost	13
2.2.2	Strach	14
2.2.3	Specifické fobie	16
2.3	Psychické dopady na cestující po traumatizující události	16
2.3.1	Posttraumatické poruchy	16
2.3.2	Akutní reakce na stres	17
2.3.3	Posttraumatická stresová porucha	19
2.4	Změny osobnosti jedince po katastrofické zkušenosti	19
2.5	Dav a hromadné chování cestujících	20
2.5.1	Panika	21
2.6	Organizace, které se podílejí na zajištění letecké bezpečnosti	21
2.6.1	International Civil Aviation Organization	22
2.6.2	European Aviation Safety Agency	22
3	TERORISMUS	23
3.1	Vliv teroristických útoků na leteckou přepravu	24
3.2	Nejvýznamnější teroristické útoky související s leteckou přepravou	25
3.2.1	Lockerbie 1988	25
3.2.2	Teroristické útoky z 11. září 2001 na World Trade Center	26
3.2.3	Pád ruského letounu na Sinaji	27
4	CÍLE PRÁCE	28
5	METODIKA	29
5.1	Popis výzkumného šetření	29
5.2	Stanovení výzkumného vzorku	29
5.3	Výzkumný nástroj	29
5.4	Stanovené hypotézy	30
6	PREZENTACE VÝSLEDKŮ VÝZKUMU	31
6.1	Vyhodnocení údajů z dotazníku	31
6.2	Vyhodnocení cílů práce	41
6.3	Vyhodnocení hypotéz	42

7	DISKUZE.....	45
8	ZÁVĚR	54
9	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	56
	SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ	64
	SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ	65
	SEZNAM PŘÍLOH.....	66

1 ÚVOD

Přestože je osobní letecká doprava považována za nejbezpečnější způsob dopravy na světě, tak často jsou cestující, využívající tento druh dopravy, pod vlivem strachu a prožívají pocity úzkosti. V České republice je osobní letecká doprava využívána převážně kvůli turistickému zájmu (návštěva oblíbených destinací), návštěvy příbuzných a okrajově i kvůli pracovním cestám. V jiných vyspělých zemích, s větší rozlohou, jde o běžný způsob dopravy mezi městy. Ačkoli se v průběhu roku letecky přepraví několik miliónů lidí, mnoho lidí i tak tento druh dopravy nevyužívá anebo ho využívá jen omezeně. Lidé mají často nadměrné obavy ze samotného létání, dále z letecké nehody anebo je jejich strach z létání anebo důvod nelétat ovlivněn teroristickými útoky ve světě nebo mají jiné důvody. V předložené diplomové práci budeme věnovat pozornost problematice vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v osobní letecké dopravě. A to z důvodu, že terorismus, jakožto fenomén dnešní doby, pracuje s panikou a strachem civilního obyvatelstva k dosažení kýžených změn ve společnosti.

V teoretické části se budeme věnovat terorismu jako takovému, definujeme si samotný pojem terorismus, historii nejvýznamnějších útoků spojených s leteckou dopravou a další problematiku s ním spojovanou. Dále se budeme věnovat problematice psychiky cestujících v letecké dopravě. Především se zaměříme na psychické dopady na cestující před traumatizujícími událostmi a dále na psychické dopady na cestující po traumatizující události. Vzhledem k tomu, že osobní letecká přeprava využívá letadel, jakožto hromadného dopravního prostředku, budeme se věnovat i problematice psychiky davu.

V praktické části se budeme zabývat vyhodnocením výsledků získaných pomocí vyhodnocení dat z anonymního nestandardizovaného dotazníku. Na základě analýzy výsledků výzkumného šetření, provedeme verifikaci nebo falzifikaci námi stanovených hypotéz. Námi dosažené výsledky budeme následně porovnávat s výsledky výzkumných šetření a odbornými publikacemi tuzemských i zahraničních autorů, zabývajících se podobnou tematikou.

Téma této diplomové práce jsem si zvolil, protože již nějaký čas pracuji na letišti Václava Havla v Praze pro českou přepravní společnost a aviatika ve spojitosti s psychologii a obzvláště s psychikou cestujících je mi velice blízká a jsem jí nakloněn. Jakožto zaměstnanec na letišti přicházím denně do kontaktu s cestujícími, jednám s nimi,

zajímám se o jejich prožívání všech možných situací, které se mohou vyskytnout ve spojitosti s celým procesem odbavení, dále se zajímám o jejich chování, názory a zkušenosti s osobní leteckou dopravou. Právě i problematika teroristických útoků je mi blízká a v této diplomové práci bych rád prošetřil jejich vazbu na psychiku cestujících v letecké dopravě.

2 SOUČASNÝ STAV

2.1 Vymezení základních pojmů

V této kapitole se budeme zabývat důležitými pojmy, používaných v této diplomové práci. Definujeme si leteckou přepravu, bezpečnostní kontrolu a traumatizující událost.

2.1.1 Letecká doprava

Letecká doprava - termín, též známý pod názvem aviatika, z anglického názvu aviation. Letecká doprava je nedílnou součástí dopravní infrastruktury a je rovněž významným sektorem ekonomiky. Komunikačními uzly letecké přepravy jsou letiště, které slouží pro přistání a pro vzletání letounů, pro jejich údržbu, atd. Letiště se dále vyznačují schopností kumulovat podnikatelské aktivity a stimulovat jejich další rozvoj. Letecká doprava vytváří pro společnost nabídku mnoha pracovních míst. Každý milion přepravených cestujících vytvoří přibližně 1000 pracovních míst přímo na letišti a dalších 2100 míst v národní ekonomice. Letecká doprava v ČR, jako taková, je finančně plně soběstačná. Jakožto jediný sektor dopravy nevyžaduje žádné zdroje ze státního rozpočtu. Lze ji tedy považovat za možnou alternativu řešení rostoucích nároků na dopravu. Mimo jiné se letecká doprava celosvětově podílí na tvorbě skleníkových plynů pouhými dvěma procenty a do budoucna lze očekávat výrazný pokles hlučnosti letadel a snižování emisí. Letecká doprava je rovněž méně náročná na potřebu záběru půdy, oproti jiným druhům dopravy. Je velice rychlá, komfortní a schopná překonávat velké transoceánské vzdálenosti (www.prg.aero).

Letecká přeprava je odvětvím dopravy s narůstajícím ekonomickým významem a je stále často využívána. Můžeme ji rozdělit na leteckou dopravu vojenskou a civilní. Civilní dopravu dále pak dělíme na dopravu osobní a nákladní. Osobní leteckou dopravu lze rozdělit na dva druhy a to na první tzv. pravidelnou (pravidelné lety) a na druhou a tj. nepravidelnou (charterové lety). Pravidelná letecká doprava se řídí schváleným letovým řádem, oproti nepravidelné, která se vždy řídí objednávkou, kdy bývá objednatelem objednána celá nebo částečná kapacita letadla (Lysoněk, 2015).

V letecké dopravě se bohužel, i přes její bezpečnost, stávají nehody a někdy je letecká doprava terčem teroristických útoků a těm se budeme věnovat v dalších částech práce.

Jak uvádí Tůma (2007), bezpečnost létání vyjádřená počtem nehod na počet vzletů se neustále zvyšuje. Pravděpodobnost, že se cestující stane účastníkem letecké nehody, je asi 1:11 miliónům.

2.1.2 Bezpečnostní kontrola

Jedná se o soubor všech opatření, jimiž lze předejít k tomu, aby nedošlo k použití zbraní, výbušnin a dalších předmětů ke spáchání protiprávního činu. Zahrnuje kontrolu cestujících, zapsaných a kabinových zavazadel, cargo nákladu a mnohého dalšího (Ščurek, Maršálek, 2014).

Bezpečnostní kontrola se člení dle druhu vyhledávané položky na:

- detekce zbraní a kovů,
- detekce chemických látek a výbušnin,
- detekce radioaktivních materiálů (Koverdinský, 2014).

2.1.3 Traumatizující událost

Pod tímto pojmem rozumíme zážitek, který narušuje psychickou rovnováhu jedince. Mezi takovéto zážitky řadíme například těžké nehody, ztrátu blízkého, velké havárie a mnohé další. Tyto zážitky se pak mohou projevovat v životě v podobě různých neuróz.

Existuje mnoho definic, ovšem žádná není směrodatná a každý si pod tímto pojmem představuje vlastní zkušenosti a zážitky, které narušují jeho duševní rovnováhu.

Autor Smolík (2002) konstatuje, že psychické trauma je vymezeno:

- **tím, co se děje** - typem události. Obvykle jde o něco, co je nenadálé, hrozné a co ohrožuje život či tělesnou celistvost jedince nebo jeho blízkých,
- **tím, jak na dění jedinec reaguje** - typem reakce. Jak je uvedeno ve čtvrtém vydání Diagnostického a statického manuálu: odpověď jedince zahrnovala intenzivní strach, beznaděj nebo hrůzu.

„Psychické trauma lze definovat jako náhle vzniklou situaci, která má pro jedince negativní význam, vede k určitému poškození nebo ztrátě. Projeví se především potížemi v emoční oblasti, traumatizovaný člověk ztrácí pocit jistoty a bezpečí, prožívá úzkost, která je vyjádřením jeho obav do budoucnosti, i smutek, jež lze chápat jako truchlení nad ztrátou něčeho důležitého. Trauma ovlivňuje rovněž uvažování takto postiženého jedince, narušuje jeho objektivitu.“ (Vágnerová, 2008, s. 52)

Další definice pojednává o vzniku traumatu, kde trauma vzniká působením jednoho extrémně děsivého zážitku anebo dlouhotrvající stresové situace. Znaky psychického traumatu:

- Příčina přichází z vnější
- Příčina je extrémně děsivá
- Příčina navozuje pocity bezmocnosti

Mezi podněty, které způsobují trauma, můžeme konkrétně zařadit:

- Úmrtí blízké osoby
- Fyzické ohrožení vlastní, či blízkých osob
- Znásilnění
- Vykradení bytu
- Ztráta životních jistot
- Ztráta majetku (Vodáčková a kol., 2007, s. 360)

2.2 Psychické dopady na cestující před traumatizující událostí

I přes povědomí lidí o vysoké bezpečnosti osobní letecké dopravy, mnoho lidí i přesto trpí před odletem pocity úzkosti, strachem a také různými fobiemi. Jedná se o různé psychické dopady, které mají na jedince dopad i především v důsledku obavy z traumatizující události, kterou mohl vidět v médiích.

2.2.1 Úzkost

„Úzkost představuje neurčitou obavu, pacient se bojí, že, „to špatně dopadne, má zlé tušení.“ (Vágnerová, 2008, str. 79)

Úzkost jako takovou, prožívá každý člověk a je to zcela normální děj. Někdy může být i pozitivní a to například pro zvýšení výkonu a motivace (Praško a kol., 2012).

Úzkost lze také definovat jako stav, kdy člověk prožívá nepříjemné pocity, v souvislosti s potencionálním, teprve budoucím ohrožením, přestože riziko z tohoto ohrožení ještě nemá konkrétní podobu ani míru. Dále platí, že k vyvolání úzkosti stačí pouhá představa. Jde tedy o stav, kdy člověk není schopný definovat konkrétní obavy z určité věci. Na rozdíl u strachu je obava za věci zcela zřejmá (Vágnerová, 2008).

Je známo, že strach a úzkost se překrývají a oba dva pojmy jsou zaměřeny na hrozbu. Oba v sobě zahrnují negativní pocity a různé tělesné projevy. Oproti strachu je úzkost často popisována jako nevyslovitelný, nepopsatelný, nepříjemný pocit, kterého se nelze snadno zbavit, protože neznáme konkrétní hrozbu, která v nás pocit úzkosti vyvolává (Öhman, 2008).

Autoři Marková a kol (2007) řadí mezi jiné úzkostné poruchy následující poruchy:

- **Panickou úzkostní poruchu** - hlavním příznakem panických poruch je úzkost, která není omezena na žádnou specifickou spouštěcí situaci, nelze ji tudíž předpokládat. Začátek je vždy náhlý, objevují se palpitace, dušnost, závratě, bolesti na hrudi, pocity neskutečna (derealizace). Téměř vždy se objevuje také strach z umírání nebo ze zešílení. Ataky paniky trvají 10-30 minut, mohou však trvat i dvě hodiny. Pro panické poruchy je typický trvalý strach z dalšího záchvatu paniky, takzvaný strach ze strachu, anticipační úzkost.
- **Generalizovanou úzkostní poruchu** - základním rysem je trvalá úzkost, která není omezena na žádný specifický podnět, ale týká se zvládání běžných, každodenních situací. Objevuje se nadměrné a nereálné úzkostné očekávání, obavy z hrozícího neštěstí, neschopnost rozhodnout se, obtížná koncentrace pozornosti, pochybnosti o správnosti vlastních rozhodnutí, jedinci se nadměrně zaobírají stresujícími myšlenkami. (Marková a kol., 2007, s. 262)

2.2.2 Strach

Strach je psychický jev, který nás doprovází takřka celý život. Strach začleňujeme pod emoce, tudíž platí, že je motivační silou a usnadňuje adaptaci na nové podmínky v životě. Strach se podílí na formování vlastní osobnosti člověka a také na jeho socializaci. Pojem strach bývá často spojován s pojmem úzkost, ovšem na rozdíl od

úzkosti je zcela konkrétní a zřejmý. Tyto dva pojmy se navzájem doplňují a nelze je od sebe výslovně oddělit. Strach také bývá často definován, jako nepříjemný prožitek, který je vázaný na určitý objekt nebo určitou situaci, které v jedinci vyvolávají jakousi obavu z možného ohrožení. Jde tedy o reakci na poznané nebo předvídatelné nebezpečí a má signální a významnou obrannou funkci (Vymětal, 2004).

Pokud budeme charakterizovat strach v osobní letecké přepravě, jde o situaci, kdy cestující mají obavy z letecké nehody, ale i z pouhého letu v bouřce nebo obavy z turbulencí. Cestující se často obávají z mechanických závad letadla, proto se často ptají na typ letounu, zjišťují si reference přepravní společnosti, chtějí znát poslední provedenou kontrolu a stav letounu a rovněž se zajímají o kvalifikaci kapitána letu a celé posádky. Mnoho cestujících má rovněž obavy z přeplněných letů, kdy je pro ně nesnesitelné sedět vedle mnoha dalších pasažérů. V neposlední řadě zde hraje velkou roli i strach z výšek (Síkelová, 2008).

Mezi další zdroje příčin strachu z létání můžeme zahrnout právě strach z teroristického útoku ve vzduchu, teroristického útoku na zvolenou dovolenkovou destinaci, strach z udušení nebo umrznutí, strach z turbulencí a rozdrčení trupu letadla, obava ze selhání navigátora a následného neúspěšného přistání nebo z výpadku motoru.

Samotný strach z létání je dle Fleischera (2012) běžný jev, který se vyskytuje v letecké osobní přepravě a ovlivňuje i volbu cílové destinace letu.

Na Letišti Václava Havla v Praze je pro cestující, trpící strachem z létání, k dispozici možnost využití specializovaného kurzu. Program kurzu je následovný:

- Přivítání a diagnostika formou autorizovaného dotazníku, občerstvení
- Filmy
- Technické aspekty létání
- Práce palubních průvodčích s cestujícími
- Let v trenažeru letounu Airbus A320
- Psychologické aspekty létání, doporučené terapie, relaxační techniky (fobie, správné dýchání a další)

Tento seminář je jednodenní a po celou dobu se účastníkům tohoto kurzu věnují profesionální lektoři (www.prg.aero).

2.2.3 Specifické fobie

Fobické úzkostné poruchy a fobické strachy jsou psychologické poruchy s pojením s nadměrným strachem z určitých podnětů.

Jak uvádí autor Poněšický (2012) společným znakem jednotlivých typů fobických poruch je zvýšená míra strachu z určitého podnětu nebo situace. Nejedná se tedy o strach z konkrétního objektu jako takového, ale z pocitů a myšlenek, které objekt vyvolává či symbolizuje. Tyto strachy jsou spojeny s anticipační úzkostí a typickým vyhýbavým chováním, které umožňuje jedinci nejen vyhnout se objektu, ale také vlastním pocitům, které nechce nebo nemá schopnost prožívat.

V MKN -10 nalézáme v souvislosti s fobiemi následující diagnostická kritéria

- projevy úzkosti nesmí být sekundárního typu, vyvolané např. poruchami myšlení;
- strach musí být vázán na konkrétní situaci či objekt;
- strach musí být vázán na vyhýbavé chování, je přítomen vždy při setkání s daným objektem/situací.

Specifické fobie jsou fobie, které zahrnují strach, který plyne z určitých konkrétních situací a podnětů. Může se jednat například o podněty, jako jsou zvířata, typ prostředí, krev a různá zranění, tělesné stavy a mnohé další (Pokorná, 2014).

Mezi typy prostředí patří právě například výšky, letadla, a další. Dále fobie z létání, jako takového, tedy aerofobie se může objevovat ve spojitosti s tématem této diplomové práce.

2.3 Psychické dopady na cestující po traumatizující události

Jelikož v leteckém provozu dochází k mimořádným událostem, jako je například pád letadla, letové potíže a mnohé další, cestující jsou tak vystavováni traumatizujícím událostem. Takovéto traumatizující události mohou následně velice negativně působit na lidskou psychiku a vyvolat tak celou řadu psychických následků a poruch.

2.3.1 Posttraumatické poruchy

Posttraumatické poruchy jsou vždy reakcí na určitý jednorázový traumatizující zážitek anebo na déle trvající stresovou situaci, jsou charakteristické především

znovuprožíváním a přetrváním prožité situace ve vědomí. Jsou spojené s velice intenzivním strachem a pocitem bezmoci a dále také s pocitem hrůzy. Často se jedinec, trpící touto poruchou, snaží vyhýbat podnětům, které mohou být s touto zkušeností spojeny. Pokud je traumatizující zážitek sdílený spolu s dalšími jedinci, například při živelních pohromách s větším počtem zasažených, je to pro zasaženého jedince výhodou, protože má možnost sdílení traumatizujícího zážitku (Vágnerová, 2008).

Laická veřejnost je obecně o posttraumatických poruchách informována, jelikož televizní reportéři se snaží získat co nejvíce reálných a někdy i drastických záběrů z místa tragické události. Obvykle se snaží získat i rozhovory od zoufalých a trpících lidí. Veškeré tyto záběry pak doplňují o smyšlené, emočně nabitě a laické komentáře a jiné smyšlené prognózy. Často získávají rozhovory od zasahujících záchranářů a od psychologických intervenčních týmů, kdy velmi často padne zmínka právě o posttraumatických poruchách a to právě v důsledku prožití traumatizující události (Mareš, 2008).

Psychická a psychofyzilogická reakce na traumatizující událost může být různá a může také trvat různě dlouhou dobu. Mnohé z reakcí ani nelze považovat za poruchu, ale pouze za určitý způsob vyrovnávání se s událostí.

Pro bližší objasnění vzniku posttraumatické poruchy si traumatizující události definujeme jako extrémně děsivé zážitky, které neodpovídají běžnému očekávání. Přičemž lidé nemají pro takovéto extrémní zážitky vytvořeny potřebné obranné mechanismy (Vágnerová, 2008).

2.3.2 Akutní reakce na stres

„Akutní reakce na stres – označují se tak fyziologické změny a změny v chování a prožívání, které startují rychle po té, co se traumatizující podnět objevil nebo v následných dvou až třech dnech“ (Vodáčková a kol, 2007, s. 360)

Samotnou podstatou této reakce jsou mechanismy, kdy se tělo snaží bránit a chránit. Akutní reakce na stres můžeme rozdělit do dvou skupin, kdy díky obranným a ochranným mechanismům člověka dochází k biochemickým změnám a ty pak ovlivňují náš vegetativní systém.

Reakce prvního typu:

- svalové napětí
- psychomotorický neklid
- agresivní projevy a neobyčejná síla
- nesoustředěnost, těkání a zhoršená schopnost komunikace

Reakce druhého typu:

- ztuhlost
- emoce nejsou projevovány ani pociťovány
- snížená schopnost porozumět verbálním sdělením
- zblednutí, ledové ruce a nohy (Vodáčková a kol., 2007).

Je důležité, aby tato porucha svými projevy nebyla zaměňována s poruchou autistického spektra. Je výsledkem traumatizující události, která má za následek stres, strach, bolest, znepokojení a mnohé další projevy, které mohou vést i k sebevražedným sklonům anebo jsou nebezpečné i pro okolí jedince, trpícího touto poruchou (Ben-Ezra, 2006).

Z další definice můžeme takovouto reakci chápat jako přechodné narušení psychických i somatických funkcí jedince, jejichž závažnost závisí na odolnosti jedince a na závažnosti stresové události. Při akutní reakci na stres dochází ke zhroucení adaptačních mechanismů. Selhává kognitivní složka, člověk tedy není schopen porozumět a orientovat se v situaci, která se svými rysy odchyluje od standardní situace. Dále dochází ke změnám chování. Často se jedinec ocitá ve stavu naprosté bezmoci a není schopen vůbec jednat. Mimo jiné, dochází k dezintegraci psychických funkcí. U jedince tedy dochází k oddělení emočního prožívání a kognitivního hodnocení situace. Takový člověk může potom reagovat přehnaně nebo naopak málo intenzivně a není schopen chápat souvislosti, jeví se otupěle anebo naopak bouřlivými přehnanými reakcemi. Jedinec může trpět i pocity úzkosti, kdy se u něj projevují úlekové reakce. Další reakcí může být i vztek, který může posilovat bojovnost a agresivitu (Vágnerová, 2008).

2.3.3 Posttraumatická stresová porucha

„Posttraumatická stresová porucha, je rozšířená, chronická duševní porucha, která má vysokou míru komorbidních psychiatrických a zdravotních symptomů. Ve skutečnosti u jednoho ze čtyř jedinců, vystavených traumatu, pravděpodobně dojde k rozvoji posttraumatické stresové poruchy.“ (Han, 2014, str. 72)

Reakce na traumatickou událost mohou být různé a mohou se projevovat v různou dobu. Pokud se reakce projevují později, mluvíme o posttraumatické stresové poruše. Takováto porucha se může projevovat měsíce i roky po traumatické události, která ji vyvolala. Často se stává, že mívá podobu tzv. výroční reakce, kdy se projevuje například vždy po roce od podnětu. Projevuje se na fyzické, sociální i emoční úrovni a mezi její typické projevy patří především:

- děsivé sny
- opakující se myšlenky a obrazy související s traumatizující událostí
- vyhýbání se určitým místům
- pocit oddělení se od společnosti
- neschopnost prožívat pozitivní emoce (Vodáčková a kol, 2007).

2.4 Změny osobnosti jedince po katastrofické zkušenosti

K diagnostice změny osobnosti jedince dochází po katastrofické události nebo zkušenosti, kdy před danou událostí jedinec netrpěl žádnou jinou psychickou chorobou a u kterého jsou symptomy této poruchy přítomny nejméně dva roky od prožitého incidentu. Tato psychická porucha se může rozvinout především po vystavení se jedince extrémnímu katastrofickému stresu, kdy stres musí být tak velký, že jedinec musí počítat s osobní zranitelností (Janků, 2013).

Porucha změny osobnosti vzniká jako důsledek na psychickou zátěž, tudíž se jedná o dlouhodobou reakci na prožité trauma. Téměř vždy se tato diagnostika rozvíjí po nebo z posttraumatické stresové poruchy. Tato choroba vzniká z důsledku katastrofické události, jako je například teroristický útok, mučení, velká živelní pohroma a jiné události, ohrožující život člověka (MKN-10, 2009).

Mezi symptomy pak řadíme především:

- nepřátelský postoj k světu
- sociální zdrženlivost
- útlum fyzické aktivity
- deprese
- pocity odlišnosti
- beznaděj
- nadměrná závislost na druhých (Janků, 2013).

2.5 Dav a hromadné chování cestujících

Jelikož v osobní letecké přepravě dochází ke shromažďování desítek až stovek lidí v letadlech, na odbavovacích přepážkách nebo v nástupních bránách, budeme se v této kapitole zabývat psychologií davu a hromadnému chování cestujících.

Samotný pojem dav můžeme rovněž dále popsat jako shromáždění jedinců, jakékoliv národnosti, náboženského vyznání, vzdělání, profese, pohlaví a jakýchkoli jiných náhod a skutečností, které je stmelily a daly dohromady. V davech mohou existovat i protikladné myšlenky bez vzniku konfliktu. Pokud se na dav podíváme z psychologického hlediska, budeme dav považovat za uskupení normálních lidí, relativně stabilních, lišících se navzájem svým myšlením, prožíváním a také chováním, kromě situací, kdy vytvoří dav. Potom jedinci splývají do jakéhosi společného myšlení a cítění, podle zákony momentální jednoty se zde vytváří kolektivní smysl a duše davu, kde se pak ztrácejí uvědomělí jedinci. Převahu potom nabývá určitá nenormální, primitivní vrstva jejich osobnosti v jejich psychice. Takový dav je potom tak silný, jako jeho nejslabší článek a má sklon ke všem možným extrémům (Le Bon, 2016).

Hromadné chování lidí označuje několik jevů, které lze řadit dle organizovanosti a fyzického kontaktu. Dělíme pak takové hromadné chování lidí na dav, masu, veřejnost, atd. Hromadné chování lidí lze volně definovat jako specifický typ chování sociálního, rozvíjejícího se pod emociogenním tlakem situačních kontextů. Zároveň lze ale konstatovat, že i působení krajní psychické zátěže hromadné povahy nevede nutně k rozvoji takového typu sociálního chování, které bychom museli označit termínem hromadné chování (Baštecká a kol., 2013).

Je třeba říci, že dav není sociální skupinou, v sociologickém smyslu slova. Samotná přítomnost davu má vliv na chování jedinců, projevuje se zde princip nápodoby, dále je dav velice sugestibilní a má sklon k hysterickému chování (Geist, 2000).

2.5.1 Panika

„Panika je diskrétní období intenzivního strachu nebo nepohodlí.“ (Klein, 2013, str. 215)

Pokud se skupina lidí dostane pod psychickou zátěž, může často docházet k panice, kterou můžeme definovat jako akutní reakci na strach. Projevuje se ztrátou vlastního sebeovládání a také následným nerozumným a nespolečenským útekem (Baštecká a kol., 2013).

Jedná se o jakési rozkládání davu nebo určité skupiny lidí, kdy se každý jedinec začíná starat sám o sebe a o své nejvyšší hodnoty, tedy o zdraví a vlastní život. Jedinec tak stojí sám před nebezpečím a považuje ho za ještě větší, než by ho považoval z hlediska jedince v davu. Je nutné zmínit, že panika ovšem vzniká tehdy, kdy existuje nebezpečí, které je společné pro všechny jedince z davu nebo skupiny lidí, která stála tomuto nebezpečí včele na samotném počátku.

Z hlediska katastrof a chování davu lidí při nich, se ovšem z různých studií a zážitků zasahujících záchranářů a mnohých dalších, dozvídáme, že panika je poměrně vzácná a lidé se často snaží pomáhat si navzájem (Glass, 2001).

Je známo, že panice propadají častěji nezkušení jedinci, kteří ještě nikdy nezažili mimořádnou událost. Ti jedinci, kteří již takovou zkušenost mají, panice nepropadnou tak snadno. Pro vznik paniky hraje významnou roli i čas, který máme na záchranu života, prostor a jeho velikost, ve kterém se nacházíme, počet lidí okolo nás a jejich chování (Baštecká a kol., 2013).

2.6 Organizace, které se podílejí na zajištění letecké bezpečnosti

Jelikož osobní letecká doprava funguje na vnitrostátní, ale i mezinárodní úrovni, je zapotřebí, aby byla sjednocena pravidla a bezpečnostní normy, které jsou společné pro všechny. To dává vzniknout organizacím, které v letectví zajišťují ochranu před

protiprávními činy. Existuje mnoho organizací, které se na zajištění bezpečnosti civilního letectví podílejí alespoň částečně, v této kapitole se budeme věnovat jen organizaci ICAO a EASA, vzhledem k jejich působnosti.

2.6.1 International Civil Aviation Organization

International Civil Aviation Organization (dále jen ICAO) je mezinárodní organizace, která vznikla na základě regulace letecké dopravy a požadavků subjektů, jako například poskytovatelů různých leteckých služeb, leteckých dopravců a dalších. Tato organizace vznikla roku 1947 a v dnešní době je jednou z nejhlavnějších organizací, která vyvíjí bezpečnostní politiku v civilním letectví. ICAO je hlavním světovým pilířem pro zajištění vysoké úrovně bezpečnostních pracovníků na letištích, dále posiluje bezpečnost letectví, jako takovou. Tato organizace publikuje různé učební materiály a pomůcky pro tréninková centra, organizuje specializované kurzy v oblasti bezpečnostní politiky (www.icao.int)

2.6.2 European Aviation Safety Agency

European Aviation Safety Agency (dále jen EASA) je evropská agentura pro bezpečnost letectví v EU a úzce navazuje na Evropskou strategii. Zajišťuje bezpečnostní standardy a dále také ochranu životního prostředí v letecké přepravě (www.easa.europa.eu).

Mezi hlavní úkoly organizace patří certifikace letadel, kontrola jejich údržby a letové způsobilosti. EASA vytváří a nařizuje řadu norem a předpisů a dalších společných standardů.

3 TERORISMUS

S pojmem terorismus se v posledních letech setkáváme velmi často a každému jedinci je význam slova jasný. Tento jev však nemá jasné vymezení, univerzálně platnou definici a studium vyžaduje multioborový přístup.

Existuje mnoho definicí pro pojem terorismus, jako nejobecnější a nejčastější definici používáme tu, že terorismus je násilí páchané na nebojící civilní obyvatelstvo, často se záměrem o chaos a medializaci a vždy se jedná o politicky, ekonomicky, nábožensky, ideologicky nebo jinak motivovaný čin (Richardson, 2013).

Jak uvádí Eichler (2010), je terorismus typický tím, že teroristé „*slepě a bezohledně útočí na civilní obyvatelstvo*“. (Eichler, 2010, str. 143)

Terorismus ve své práci popsal i Pečenka a kol. (2009) a to jako „*politicky motivované násilné činy, sahající od únosů přes pumové atentáty až po politické vraždy*“ (Pečenka a kol., 2009, str. 514)

Samotný původ slova terorismus je ukotven v latinském slově *terror* anebo *terroris*, což znamená nahánět strach, děsit, zastrašovat a podobně. Po útocích 11. září 2001 v USA, je terorismus spojován hlavně s militantním islamismem, jakož to nejsnadnější a velice účelný způsob boje proti silnějšímu nepříteli (Mareš, 2004).

Dokument *Společný postoj rady Evropské unie o použití zvláštních opatření k boji proti terorismu* ze dne 27. prosince 2001 definuje teroristický čin jako „*trestný čin pokud je jeho cílem:*

- *Vážně zastrašit obyvatele, nebo*
- *Donutit vládu nebo mezinárodní organizaci k nějakému jednání*
- *Vážně destabilizovat nebo rozvrátit základní politické, ústavní, ekonomické nebo společenské struktury některé země nebo mezinárodní instituce“ (2001/931/CFSP)*

Po útocích z 11. září 2001 se pohled na terorismus proměnil, stal se celosvětovým problémem, zejména díky tomu, že za oběť tomuto činu padly oběti z celého světa. Hovoříme o tzv. „globálním terorismu“ nebo také o „novém terorismu“, který v současnosti představuje největší bezpečnostní hrozbu.

Teroristé využívají zejména nepřímé strategie, tedy že se vyhýbají nejsilnějším prvkům státu a přímému, čelnímu boji. Hlavními nástroji, se kterými teroristé operují, jsou strach a vyvolání paniky ve společnosti (Eichler, 2010).

Jedná se tedy o asymetrický typ boje a nejsou v něm respektovány žádné úmluvy nebo mezinárodní konvence. Teroristé útočí bez vyhlášení války a zaměřují se na tzv. „měkké cíle“. Hlavní technikou je tedy zraňování a oslabení co největšího množství lidí. Nejde tak ani o přímé zabití, ale o zranění společnosti. Tak mohou vyvolat změny v politickém nebo mezinárodním postupu představitelů státu. Mezi základní metody patří únosy, atentáty, pumové útoky, použití konvenčních zbraní, únosy letadel, sebevražedné atentáty nebo útoky s použitím zbraní hromadného ničení. Teroristé obhajují své činy různými důvody, ale pokud se jedná o zabíjení bezbranného civilního obyvatelstva, tak tyto činy nelze nijak ospravedlnit.

Pokud mluvíme o hlavním motivu terorismu, jako nejčastěji se setkáváme s cílem změny systému, šíření strachu a ztráty pocitu bezpečí. Aktéři teroristických činů své jednání nepovažují za egocentrické, neplní si své vlastní cíle, ale chápou své konání jako altruistické (Whittaker, 2012).

Hlavní příčiny terorismu leží v „základních životních podmínkách“, respektive v jejich nenaplnění. Jedná se o problémy s chudobou, sociální nerovností, vyloučení ze společnosti, deprivace, pocit bezradnosti, nefungující stát, diskriminace či politická nespokojenost (Newman, 2006).

3.1 Vliv teroristických útoků na leteckou přepravu

Vliv teroristických útoků na osobní leteckou dopravu je vázán po jedenáctém září v roce 2001 spíše na transatlantický prostor. Je jen málo studií, které byly prováděny přímo se zaměřením na Evropu a její vnitřní trh. Ovšem je známo, že čím závažnější je teroristický čin, tak tím větší je vliv na mezinárodní dopravu a to i leteckou. Velmi důležitý je i jakýsi obraz místa, ať už se zde stal teroristický čin nebo ne, kam chceme vycestovat. Důležitá je jeho aktuální bezpečnost, oproti samotnému riziku teroristického útoku v letecké dopravě (Araña, Leon, 2008).

V ČR regulují požadavky na bezpečnostní opatření v civilním letectví ministerstvo dopravy v spolupráci s ministerstvem vnitra. Na ministerstvu dopravy bylo vytvořeno oddělení bezpečnosti letového provozu, které působí v oblasti ochrany civilního letectví v rámci prevence protiprávních činů, vykonává státní odborný dozor, vytváří, koordinuje

a kontroluje zavádění Národního bezpečnostního programu, Národního programu bezpečnostního výcviku a Národního programu řízení kvality bezpečnostních opatření k ochraně civilního letectví ČR před protiprávními činy; vydává pověření k výkonu funkce národního a pověřeného auditora, vystavuje akreditace pro školení a výcvik; koordinuje a zabezpečuje činnost Meziresortní komise pro bezpečnost civilního letectví (Čapek a kol., 2005).

3.2 Nejvýznamnější teroristické útoky související s leteckou přepravou

V této podkapitole se budeme věnovat těm teroristickým útokům, spáchaných v souvislosti s leteckou přepravou, které se dostaly do povědomí civilního obyvatelstva a zároveň mohly ovlivnit psychiku cestujících, využívajících osobní leteckou dopravu. Zaměříme se tedy na teroristické útoky spáchané nad městem Lockerbie v roce 1988 a dále na nejznámější teroristické útoky spáchané dne 11. září 2001. Teroristických útoků se stalo mnohem více, ovšem pokud chceme nastínit pomyslné mezníky teroristických útoků souvisejících s osobní leteckou dopravou, byly by to právě tyto dva útoky. Obecně je známo, že letecká doprava je jedním z nejbezpečnějších způsobů dopravy, ovšem pokud dojde k havárii, ať už zaviněnou neúmyslně nebo úmyslně, následky bývají považovány za jedny z nejvíce tragických

3.2.1 Lockerbie 1988

Teroristický útok na letadlo americké letecké společnosti PanAm se uskutečnil 21. prosince roku 1988. Byl proveden plastickou trhavinou Semtex, který byl umístěn v kazetovém přehrávači s časovačem, v přední části zavazadlového prostoru letounu Boeing 747 - typ 121. Jednalo se o linku PA 103, směřující z londýnského letiště Heathrow na newyorské letiště John F. Kennedy International Airport. Samotný útok byl spáchán nad skotským městem Lockerbie, když došlo k iniciaci výbušniny. Let se zřítil nad městem Lockerbie, všech 259 cestujících na palubě letounu, včetně dětí a dalších 11 obětí z městečka Lockerbie bylo usmrceno (Hoffman, 2006).

Pravděpodobným motivem tohoto atentátu je dle mnohých zdrojů odpověď na bombardování Libye v roce 1986, kdy byla údajně zabita adoptivní dcera Kaddáfího a

potopení dvou libyjských lodí. Právě z těchto důvodů je tento atentát považován za „objednaný“ ze strany Libye a samotného Kaddáfího.

Po této události došlo celosvětově k zavedení rekondici zavazadel, jakožto jednoho z mnoha bezpečnostních opatření používaných v civilním letectví. Jedná se o spárování zavazadel s cestujícími, nemůže se tedy stát, že by zavazadlo bylo v letadle, pokud by jeho vlastník na daném letu i po vlastním procesu odbavení nebyl. V takovém případě by došlo k vyložení daného zavazadla.

3.2.2 Teroristické útoky z 11. září 2001 na World Trade Center

Teroristické útoky z 11. září 2001 se staly novým typem útoků, kdy byla letadla použita jako zbraň. Útočníci se zmocnili tří letadel a za pomoci nožů a pepřových sprejů se jim podařilo letouny namířit na své cíle. První letoun číslo 11 společnosti American Airlines a druhý číslo 175 společnosti United Airlines narazily do severní a jižní věže World Trade Center. Třetí let číslo 77 společnosti American Airlines narazilo do Pentagonu. Teroristé pronikli i do čtvrtého letounu s označením 93 přepravní společnosti United Airlines a měli v úmyslu tento let namířit do Kapitolu nebo na Bílý dům. Na tomto posledním letu došlo na palubě k boji mezi teroristy a cestujícími, kdy se podařilo letoun odvrátit od cílů teroristů. Letoun poté dopadl asi 20 km od Washingtonu (Kean, 2004).

Zabito bylo téměř 3000 lidí včetně 19 únosců.

Transmitterem, tedy jakýmsi odesílatelem a iniciátorem těchto útoků byla al-Káida a tímto útokem se odlišila od všech svých předchůdců a to zabíjením co největšího počtu lidí a tím dochází k jakési nové etapě terorismu (Eichler, 2006).

Po útocích z 11. září pozorujeme krátkodobý pokles využívání letecké dopravy převážně u amerických přepraveců. Zároveň dochází ke strmému poklesu zahraničních návštěvníků USA ze zámoří (Baker, 2014).

Pokud budeme pozorovat stav po 11. září u českých přepraveců, dochází zde již od roku 2000 a to až do roku 2006 k růstu využívání přepravy cestujícími průměrně o 11% každý rok (Síkelová, 2008).

Posoudíme-li stav využívání letecké osobní dopravy amerických přepraveců a českých přepraveců, pozorujeme tedy pokles pouze u amerických přepraveců, z hlediska českých a evropských dopravců dochází stále k narůstání využívání letecké osobní přepravy až na výjimku využívání linek do USA a to jen v období krátce po 11. září 2001.

3.2.3 Pád ruského letounu na Sinaji

Dne 31. října 2015 na trase z egyptského Šarm aš-Šajchu do ruského Petrohradu došlo k pádu letounu Airbus A321 s 224 lidmi na palubě, kteří všichni zahynuli. Internetový server www.zpravy.aktualne.cz uvádí, že šlo jednoznačně o teroristický čin. Dle expertů explodovala na palubě podomácku vyrobená bomba, která byla do letadla umístěna pracovníkem letiště v Šarm aš-Šajchu, kdy tento pracovník převzal od neznámého muže kufr, který pak umístil do zavazadlového prostoru letounu. Tento akt má dle vyšetřovatelů být na záznamu z bezpečnostních kamer na letišti (www.zpravy.aktualne.cz, 2015).

4 CÍLE PRÁCE

Základním cílem teoretické části diplomové práce je přinést kompaktní náhled na problematiku vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě.

V praktické části je hlavním cílem verifikace či vyvrácení námi stanovených hypotéz. Při tom budeme vycházet z analýzy výsledků získaných pomocí nestandardizovaného anonymního dotazníku, který byl distribuován respondentům prostřednictvím emailového odkazu elektronicky a dalším respondentům při osobním kontaktu na Letišti Václava Havla v papírové formě. Jedinou legitimní podmínkou pro zařazení mezi respondenty byla zkušenost s využitím osobní letecké dopravy. Dotazník byl zaměřen na zjištění psychiky cestujících využívajících leteckou osobní dopravu a vliv teroristických útoků na jejich psychiku. Dále byl dotazník zaměřen na zjištění pocitů respondentů po absolvování bezpečnostní kontroly na letišti. Dalším cílem dotazníku bylo zmapování, jestli respondenti zjišťují informace o bezpečnosti v zemích a o způsobu, jakým takové informace získávají. V neposlední řadě byly otázky zaměřeny na zjištění dopadu teroristických útoků na využívání letecké osobní dopravy respondenty s na zjištění povědomí respondentů o bezpečnostních opatřeních.

Cíle práce:

- přinést ucelený náhled na problematiku vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě
- zmapování psychiky cestujících využívajících leteckou osobní dopravu
- zjištění vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících
- zjištění vlivu teroristických útoků na zájem cestujících o leteckou dopravu
- zjistit výskyt pocitů strachu a úzkosti u respondentů před odletem
- zjistit, zda respondenti vzhledem k teroristickým útokům ve světě volí raději vnitrozemskou dovolenou
- vyhodnocení stanovených hypotéz

5 METODIKA

5.1 Popis výzkumného šetření

Pro potřeby zpracování diplomové práce jsme zvolili metodu kvantitativního výzkumného šetření pomocí nestandardizovaného anonymního dotazníku (viz příloha 1).

Výzkumné šetření bylo zahájeno 3. 6. 2015 a ukončeno bylo 31. 1. 2016.

Tohoto období jsme využili, jelikož je zde zahrnuta sezóna dovolených, kde jsou častěji využívány charterové lety a pak vedlejší sezóna, kdy jsou častěji využívány tzv. pravidelné linky. Toto období nám tedy umožnilo zaměřit se a získat data od širokého spektra cestujících využívajících osobní leteckou přepravu.

5.2 Stanovení výzkumného vzorku

Podmínkou pro zařazení mezi respondenty byla vlastní zkušenost s využitím osobní letecké dopravy. Podařilo se nám navázat kontakty a získat zpětnou vazbu od cestujících využívajících osobní leteckou dopravu v evropském i mezinárodním měřítku.

Respondenti nebyli limitováni věkem, pohlavím, vzděláním ani jinou podmínkou. Dotazník byl distribuován respondentům prostřednictvím emailového odkazu elektronicky a dalším respondentům při osobním kontaktu na Letišti Václava Havla v papírové formě. Elektronicky pak byl dotazník distribuován přes webový server www.docs.google.com

Celkem jsme získali 172 respondentů. Jednalo se o cestující využívající osobní leteckou přepravu. Byli zde zástupci využívající osobní leteckou dopravu pravidelně i nepravidelně, v evropském i mezinárodním měřítku a využívající lety různých přepravních společností.

5.3 Výzkumný nástroj

Jako výzkumný nástroj pro potřeby diplomové práce jsme použili anonymní, nestandardizovaný dotazník vlastní konstrukce. Dotazník má dvě části. První anamnestickou a druhou vlastní. Před těmito dvěma částmi se nachází úvodní instruktáž dotazníku, v rámci které respondenty seznamujeme s důvodem distribuce dotazníků a

také s anonymitou dotazníku. Otázky byly vytvořeny v návaznosti na stanovené cíle práce a stanovené hypotézy.

V anamnestické části dotazníku jsme zjišťovali pohlaví, věkovou skupinu, četnost využívání letecké osobní dopravy a účel osobní letecké dopravy respondentů. Celkem jsme položili 3 uzavřené otázky a jednu polootevřenou.

Vlastní část dotazníku tvořilo 11 otázek, z toho bylo 9 uzavřených a 2 polootevřené. Otázky byly zaměřeny na zjištění psychiky respondentů, využívajících osobní leteckou dopravu. Dále na vliv teroristických útoků na jejich psychiku. Další otázky se týkaly zjištění pocitů respondentů po absolvování bezpečnostní kontroly na letišti. Otázky se týkaly i zmapování, jestli respondenti zjišťují informace o bezpečnosti v zemích, kam cestují a o způsobu, jakým takové informace získávají. V neposlední řadě byly otázky zaměřeny na zjištění dopadu teroristických útoků na využívání letecké osobní dopravy respondenty s na zjištění povědomí respondentů o bezpečnostních opatřeních.

Zjištěné výsledky z dotazníkového šetření jsme následně podrobili analýze. Výsledky z této analýzy jsme znázornili formou přehledných grafů po jednotlivých položkách.

5.4 Stanovené hypotézy

V diplomové práci jsme si stanovili následující hypotézy:

HYPOTÉZA 1 *Předpokládáme, že více než 75% respondentů, kteří se setkali s bezpečnostními opatřeními se cítili bezpečněji.*

HYPOTÉZA 2 *Předpokládáme, že více jak 50% respondentů uvede, že po absolvování bezpečnostní kontroly na letišti, má menší strach z výskytu terorismu a zároveň bude mít větší pocit bezpečí na letišti i na palubě letadla.*

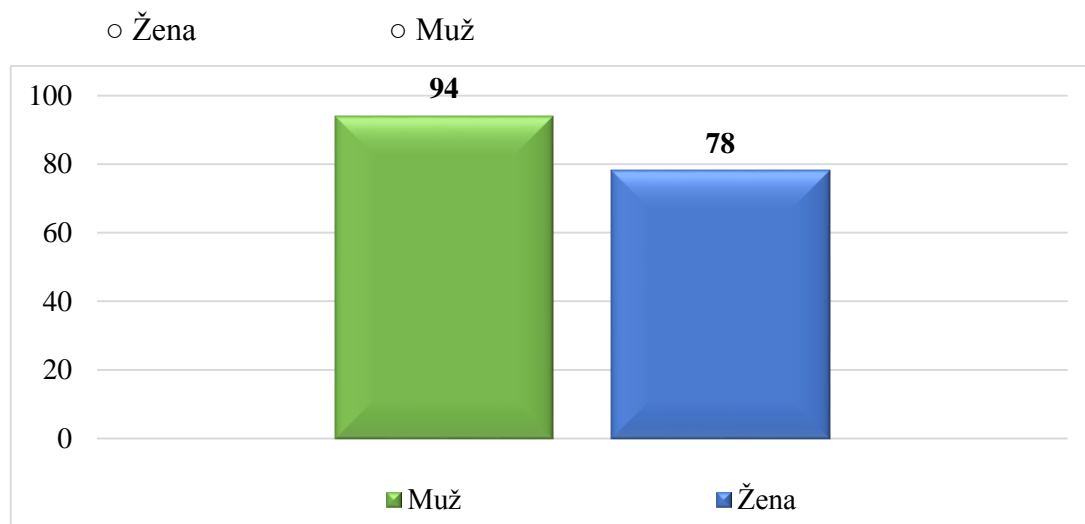
HYPOTÉZA 3 *Předpokládáme, že u více než 50 % respondentů, využívajících leteckou osobní dopravu, v jejichž cílové destinaci by se stal teroristický útok, by tento akt měl vliv na rozhodnutí vycestovat nebo nevycestovat do této destinace.*

6 PREZENTACE VÝSLEDKŮ VÝZKUMU

6.1 Vyhodnocení údajů z dotazníku

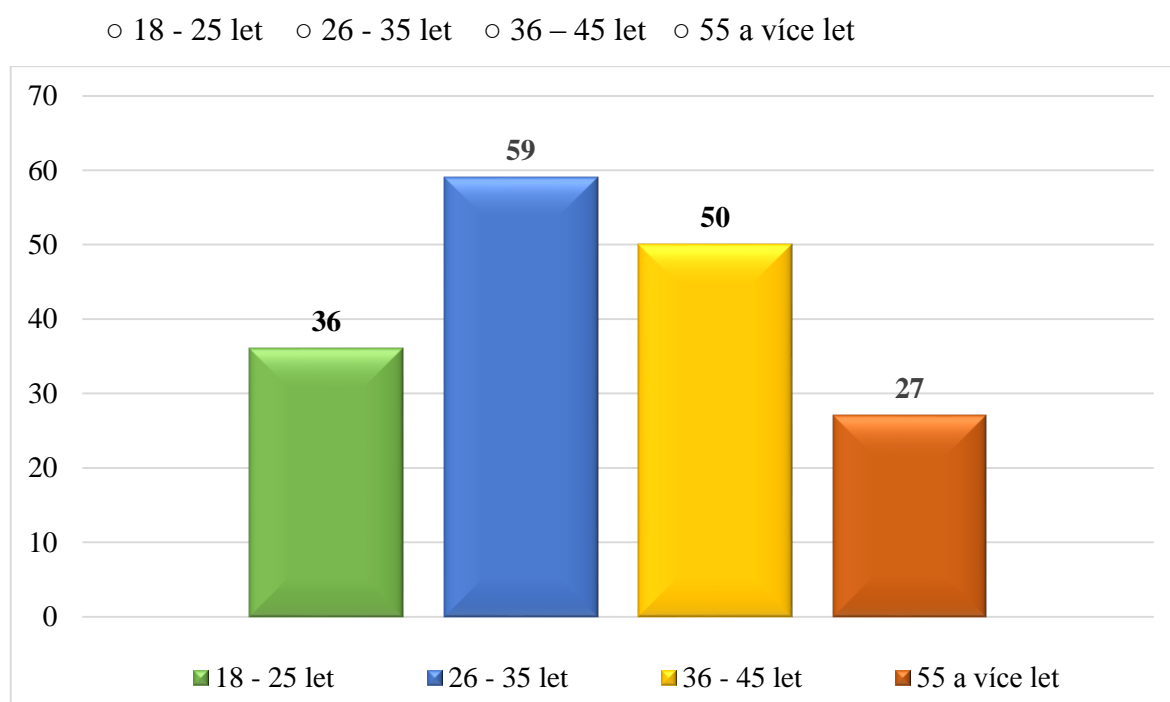
Vyhodnocení anamnestické části dotazníku

1. Pohlaví.



Graf 1 - Pohlaví respondentů

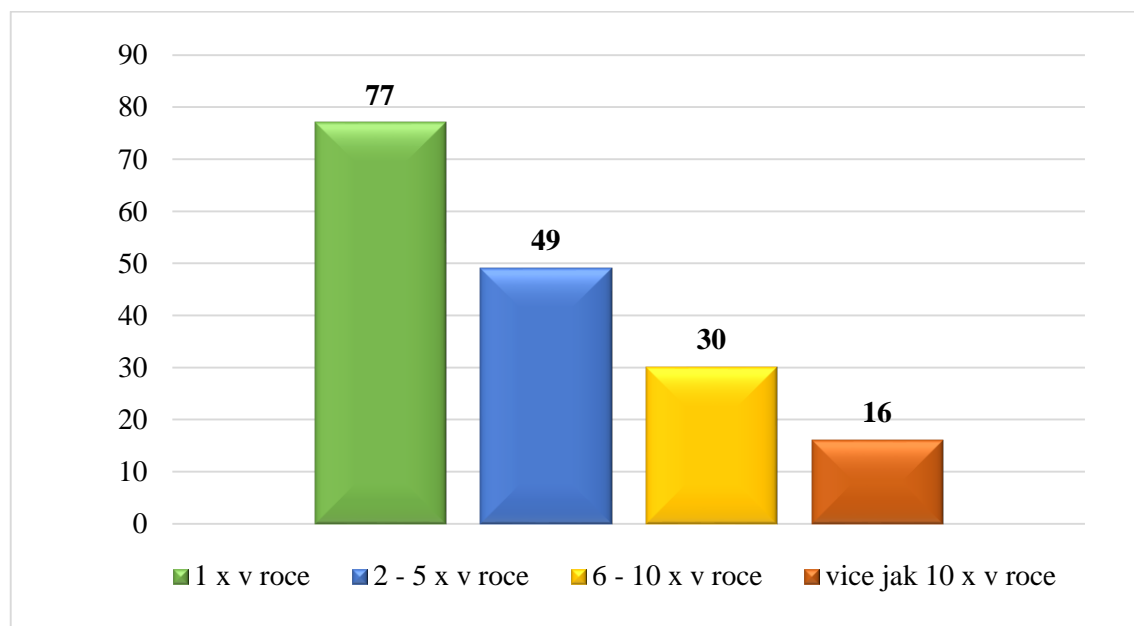
2. Uveďte Vaši věkovou skupinu.



Graf 2 - Věkové kategorie respondentů

3. Jak často využíváte osobní leteckou přepravu?

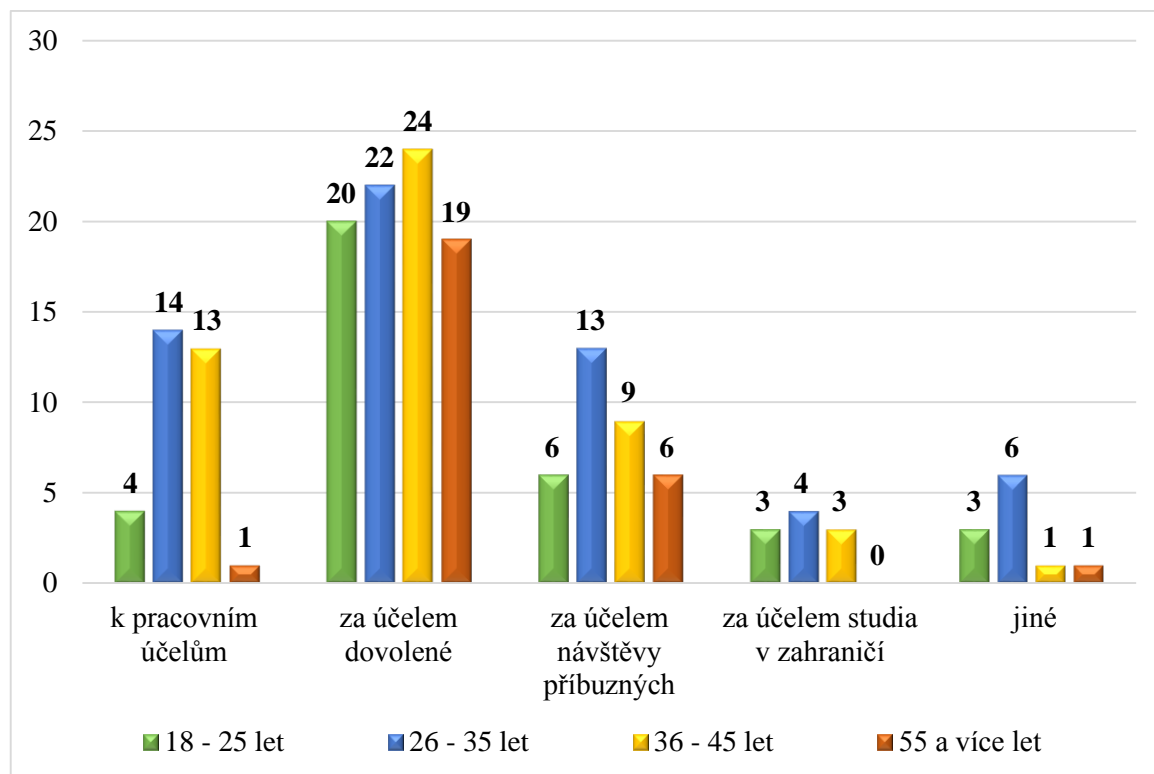
- ☐ 1 x v roce
 ☐ 2 – 5 x v roce
 ☐ 6 – 10 x v roce
 ☐ Více jak 10 x v roce



Graf 3 - Četnost využívání osobní letecké dopravy

4. K jakým účelům převážně využíváte osobní leteckou přepravu?

- ☐ K pracovním účelům
 ☐ Za účelem dovolené
 ☐ Za účelem návštěvy příbuzných
☐ Za účelem studia v zahraničí
 ☐ Jiné. Uveďte jaké:

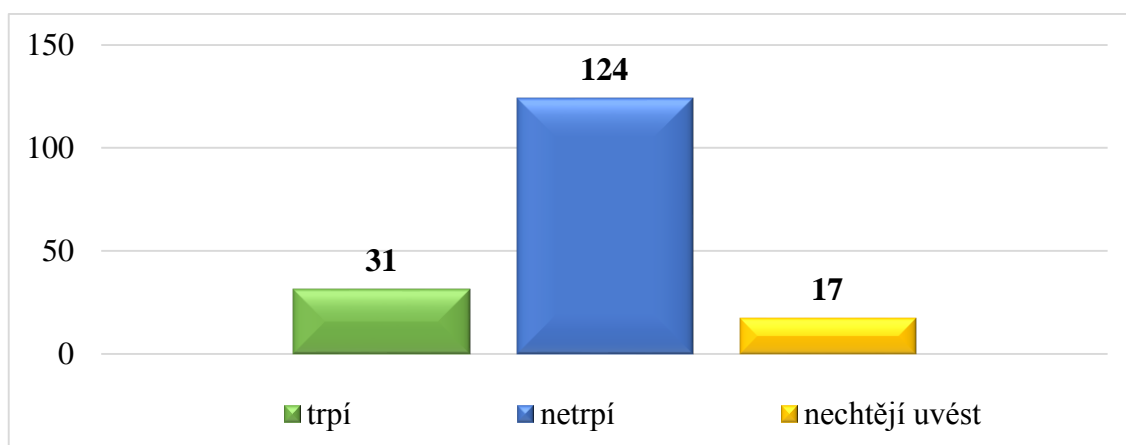


Graf 4 - Účel využívání osobní letecké přepravy

V kategorii jiné nám 8 respondentů uvedlo, že osobní leteckou dopravu využívá převážně za účelem proletět se oblíbeným typem letounu. Další tři respondenti potom z důvodu zábavy, protože je létání baví.

5. Trpíte v běžném životě pocity úzkosti, přítomností fobie nebo jinou psychickou poruchou?

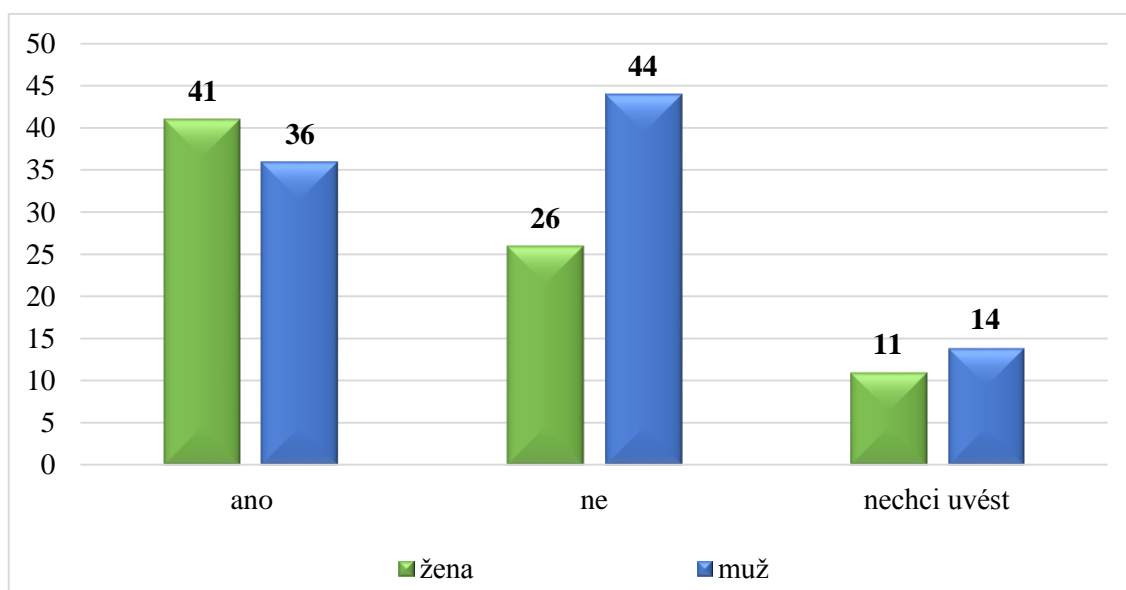
☐ Trpím ☐ Netrpím ☐ Nechci uvést



Graf 5 - Přítomnost pocitů úzkosti, přítomnost fobie nebo jiné psychické poruchy v běžném životě

6. Vyskytují se u Vás před odletem pocity strachu a úzkosti?

☐ Ano ☐ Ne ☐ Nechci uvést

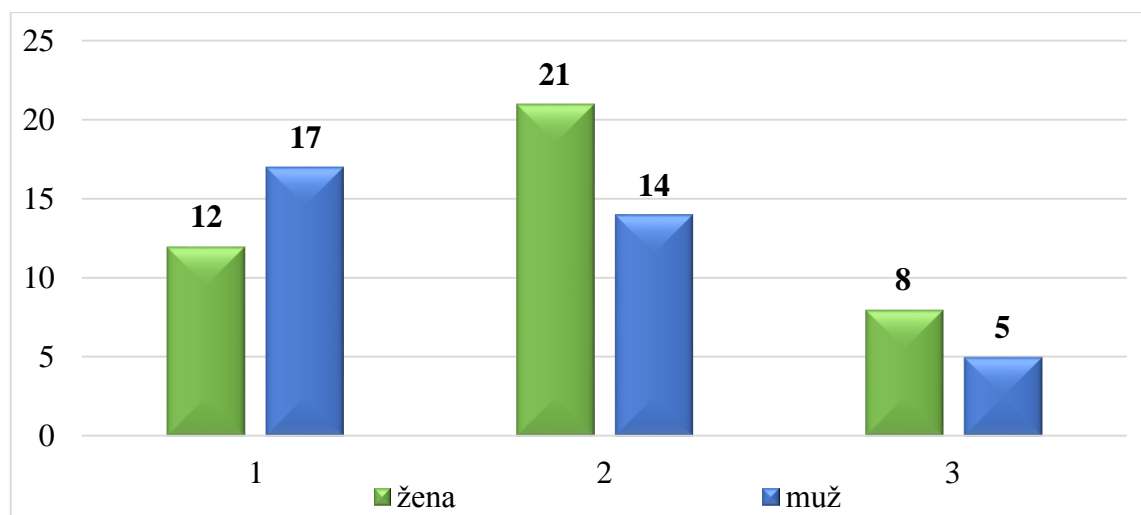


Graf 6 - Výskyt pocitů strachu a úzkosti před odletem

7. Uveďte míru intenzity pocitů strachu a úzkosti před odletem.

Pokud jste v otázce č. 4 odpověděli ano, uveďte v následující otázce, prosím, míru intenzity pocitů. Je použita vzestupná stupnice od 1 do 3. Přičemž 3 představuje nejvyšší stupeň intenzity

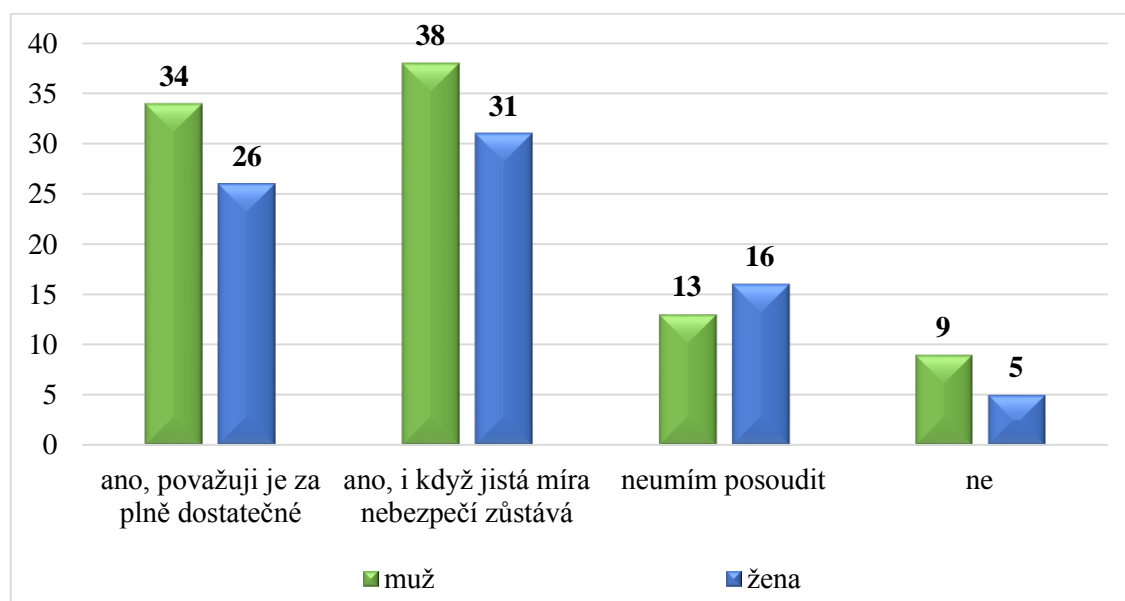
○ 1 ○ 2 ○ 3



Graf 7 - Míra intenzity pocitů strachu a úzkosti před odletem

8. Vyvolávají u vás bezpečnostní kontroly na letišti pocity bezpečí a snižují u Vás strach z teroristického činu na letišti a po dobu letu? Uveďte Vám nejbližší variantu odpovědi.

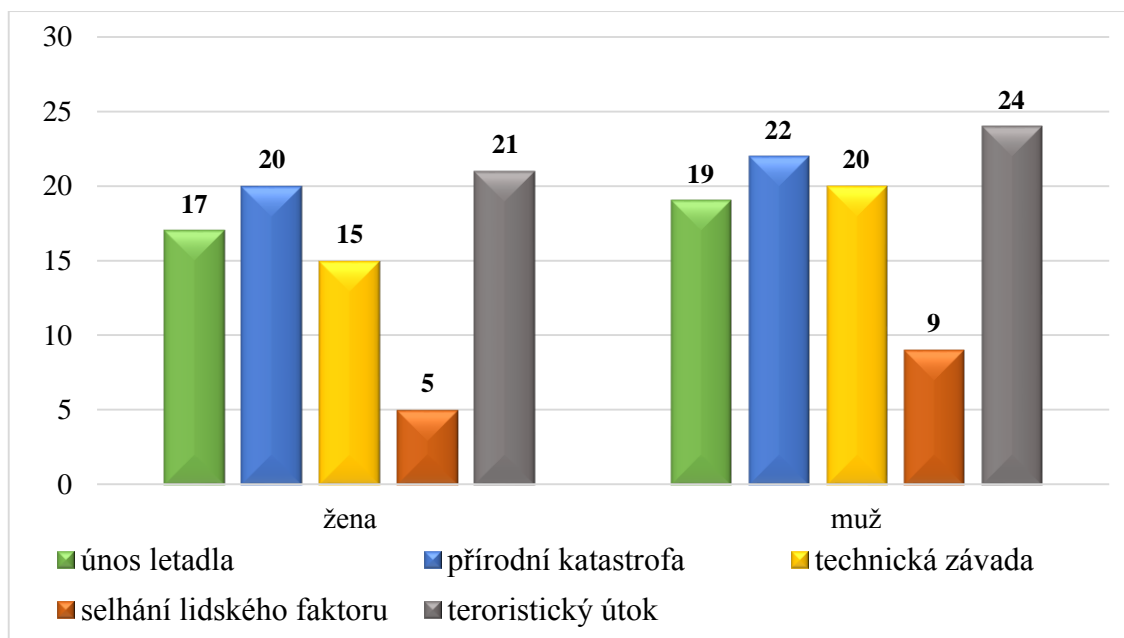
○ Ano, považuji je za plně dostatečné ○ Ano, i když jistá míra nebezpečí zůstává
○ Neumím posoudit ○ Ne



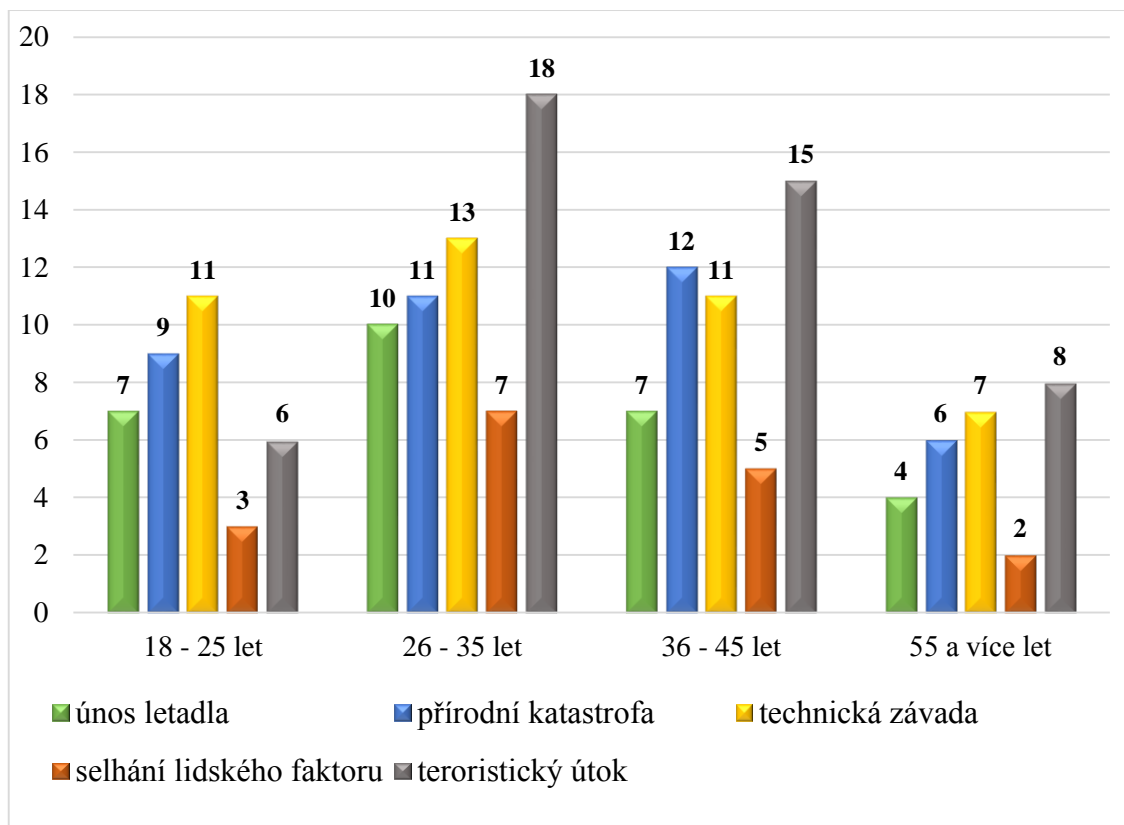
Graf 8 - Bezpečnostní kontroly na letišti a jejich vliv na pocit bezpečí a strach z teroristického činu na letišti a po dobu letu.

9. Z následujících variant mimořádných událostí, vyberte tu variantu z nabídky, které se v osobní letecké dopravě nejvíce obáváte.

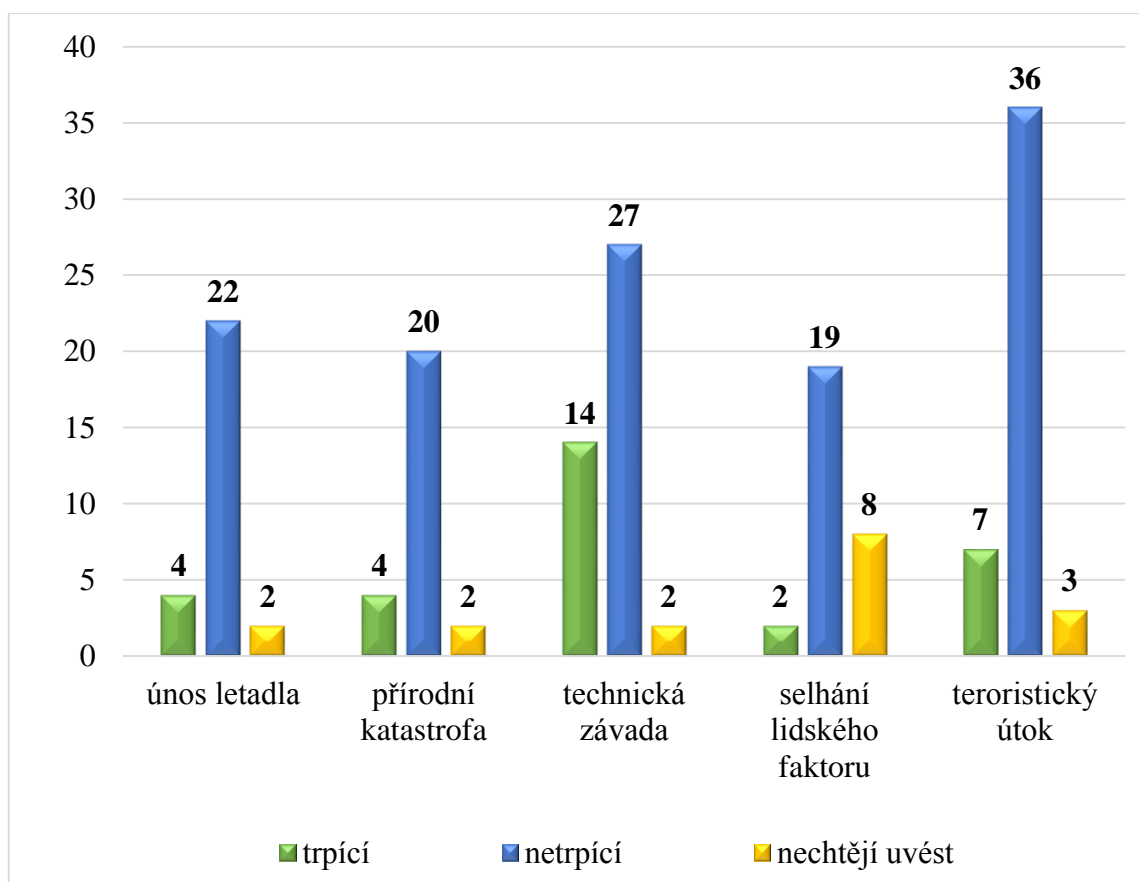
- ☐ Teroristický útok ☐ Únos letadla ☐ Přírodní katastrofa
☐ Technická závada ☐ Selhání lidského faktoru



Graf 9 - Výskyt obav z mimořádné události dělení dle pohlaví respondentů



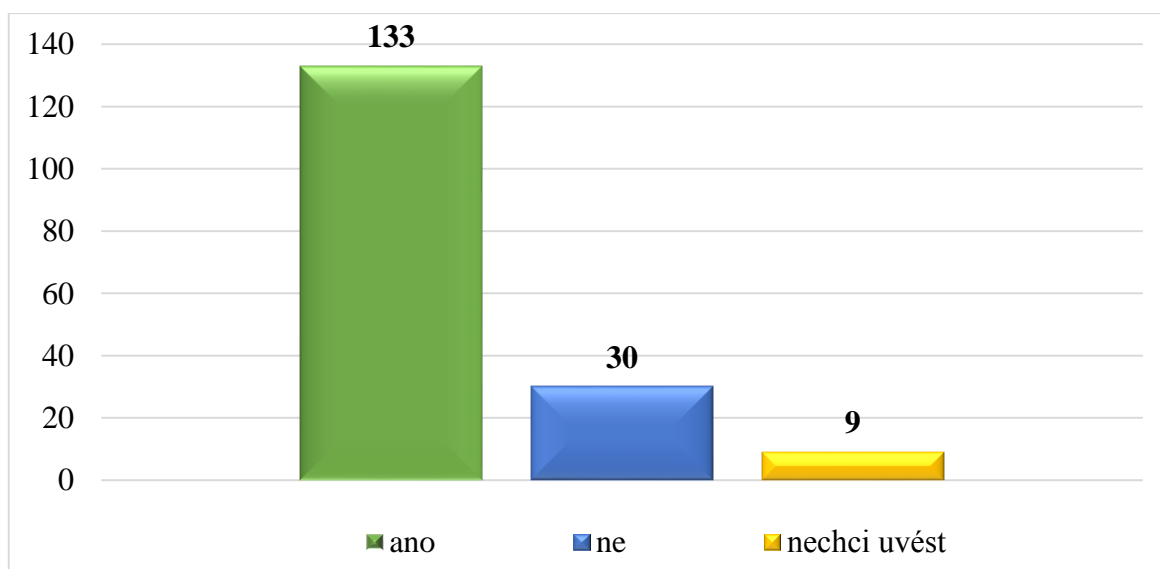
Graf 10 - Výskyt obav z mimořádné události dělení dle věkových kategorií



Graf 11 - Výskyt obav z mimořádné události u respondentů dělení dle přítomnosti pocitů úzkosti, fobie nebo jiné psychické poruchy v běžném životě

10. Zjišťujete si bezpečnostní situaci v zemi, kam cestujete před odcestováním do této země?

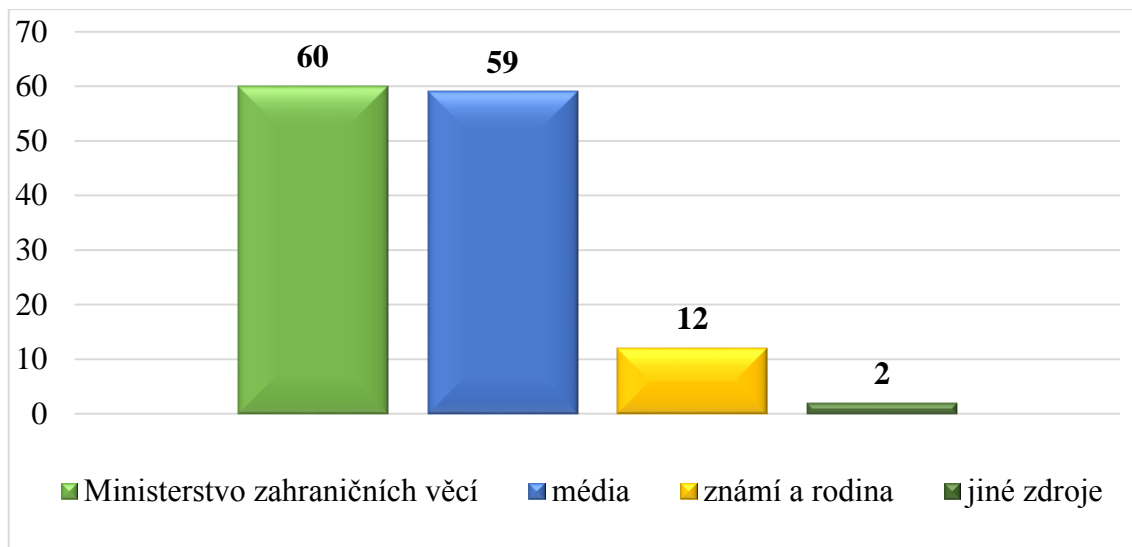
☐ Ano ☐ Ne ☐ Nechci uvést



Graf 12 - Zjišťování bezpečnostní situace

11. Prostřednictvím kterých zdrojů si zjišťujete bezpečnostní situaci v zemi, kam cestujete?

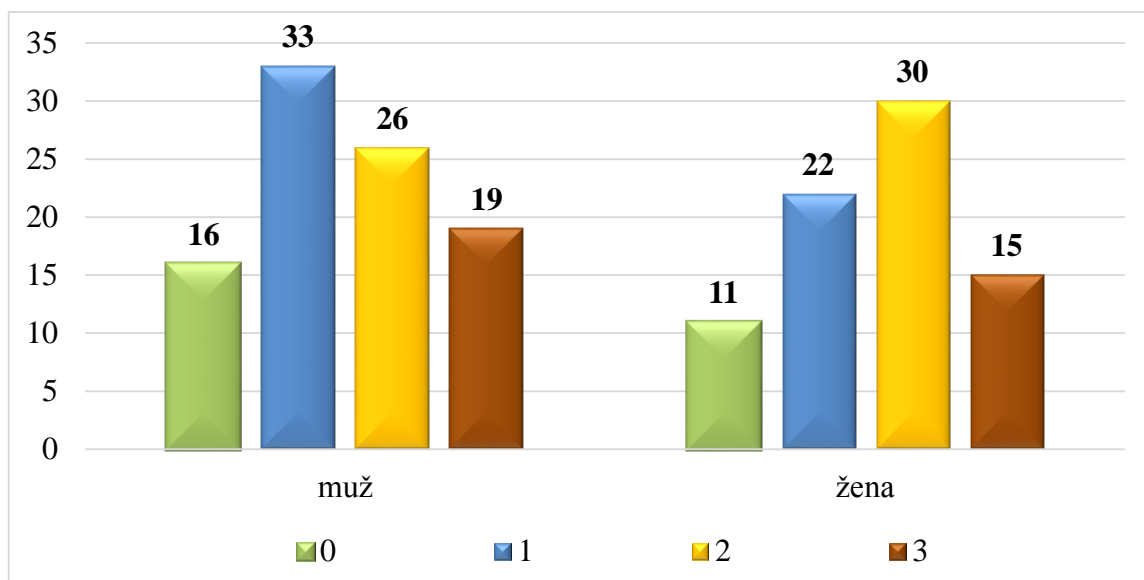
- ☐ Ministerstvo zahraničních věcí ☐ Média
☐ Známi a rodina ☐ Jíné zdroje



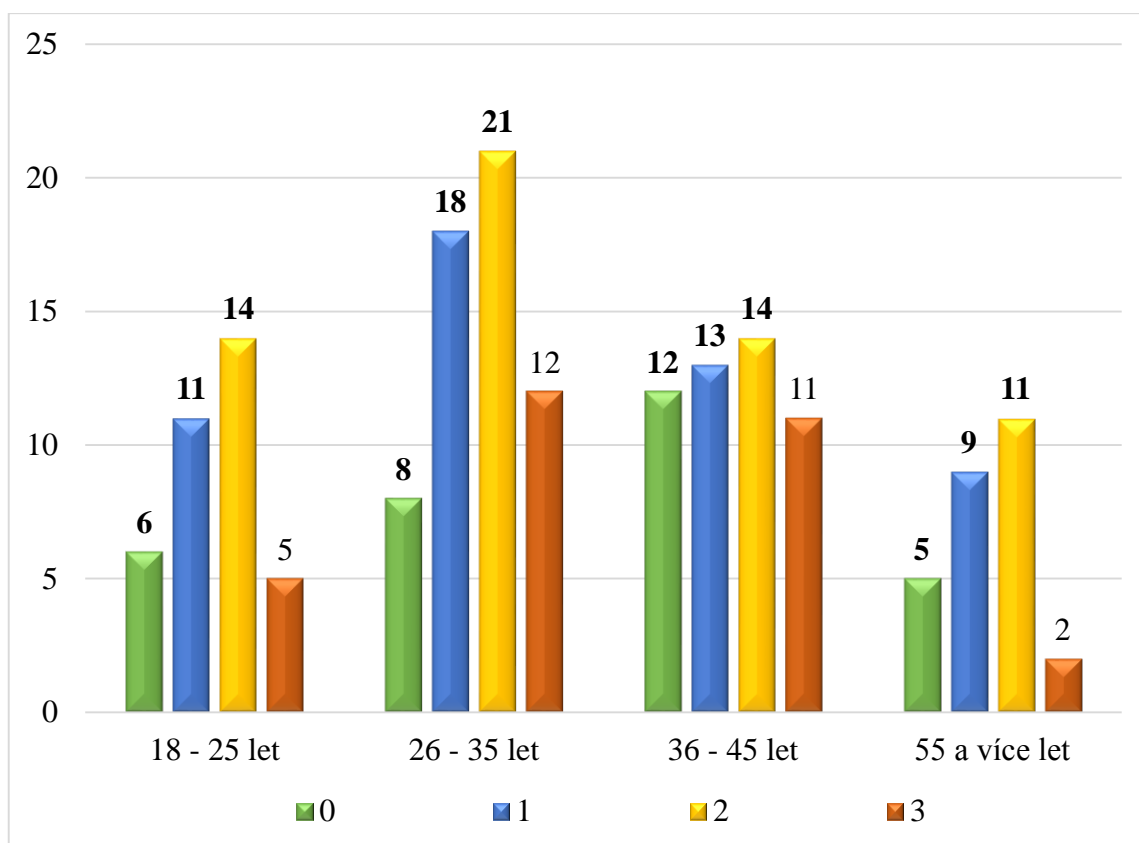
Graf 13 - Zdroje o bezpečnostní situaci

12. Na následující stupnici uveďte míru vlivu výskytu teroristických útoků ve Vámi zvolené destinaci na Vaše rozhodnutí využít/nevyužít osobní leteckou dopravu do zvolené destinace. Je použita vzestupná stupnice od 0 do 3. Přičemž 3 představuje nejvyšší stupeň.

- ☐ 0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3



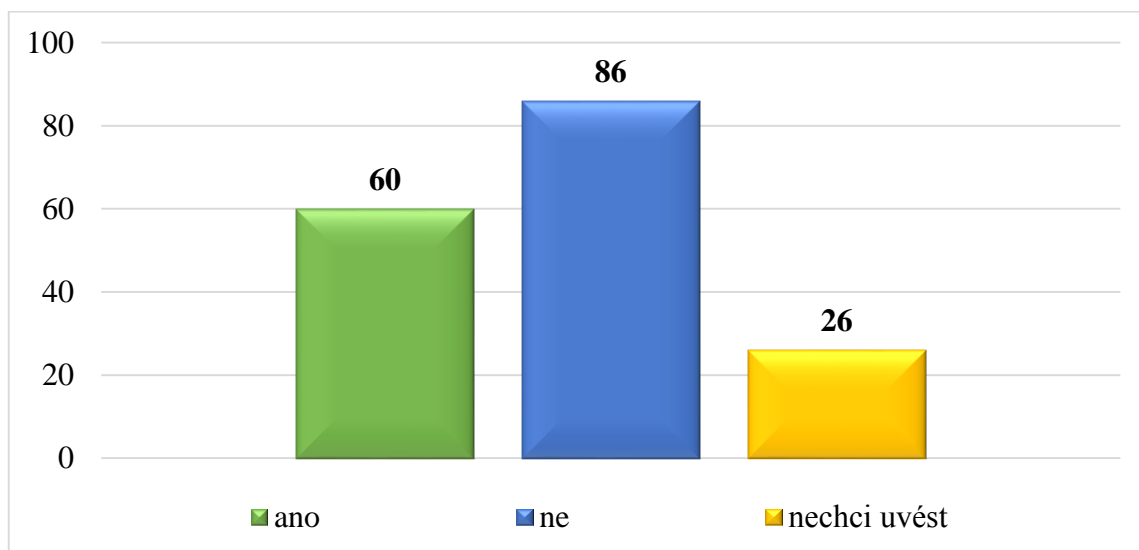
Graf 14- Míra vlivu teroristických útoků na rozhodování využít/nevyužít osobní leteckou dopravu do zvolené destinace dle pohlaví



Graf 15 - Míra vlivu teroristických útoků na rozhodnutí využít/nevyžít osobní leteckou dopravu do zvolené destinace dle věkové kategorie

13. Vzhledem k posledním teroristickým útokům ve světě, volíte raději vnitrozemskou dovolenou?

☐ Ano ☐ Ne ☐ Nechci uvést

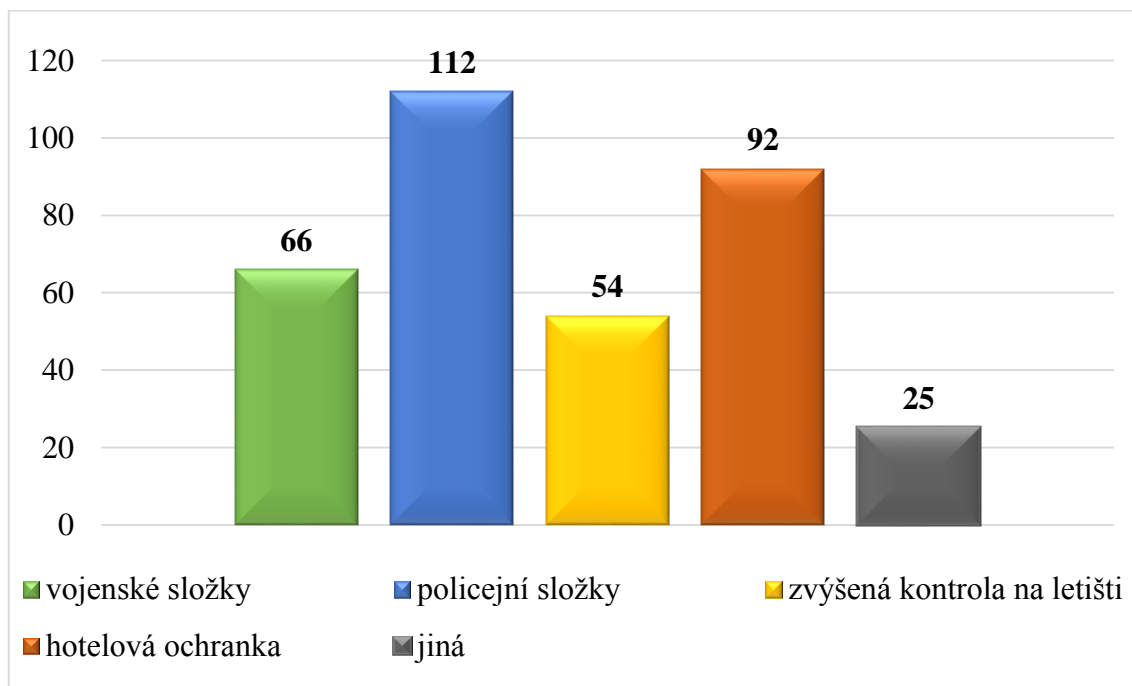


Graf 16- Volba vnitrozemské dovolené

14. S jakými bezpečnostními opatřeními jste se při cestování již setkal/a?

Můžete uvést více odpovědí.

- ☐ vojenské složky
- ☐ policejní složky
- ☐ zvýšená kontrola na letišti
- ☐ hotelová ochranka
- ☐ jiná. Uveďte jaká:



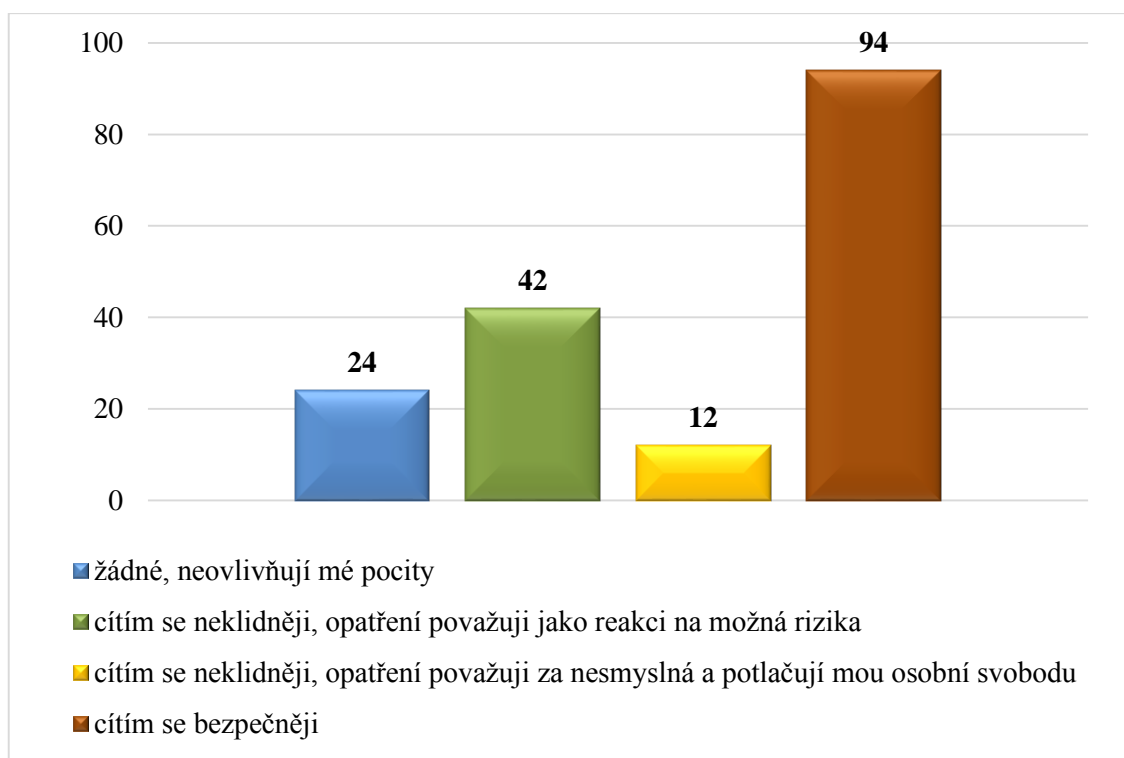
Graf 17 - Bezpečnostní opatření

Mezi jiná opatření, která respondenti uvedli, byla opatření, jako jsou národní garda a dále pak soukromé bezpečnostní složky. Přičemž národní garda byla uvedena respondenty celkem 11 x. Dále potom soukromé bezpečnostní složky, které byly zmíněny respondenty dohromady 14 x.

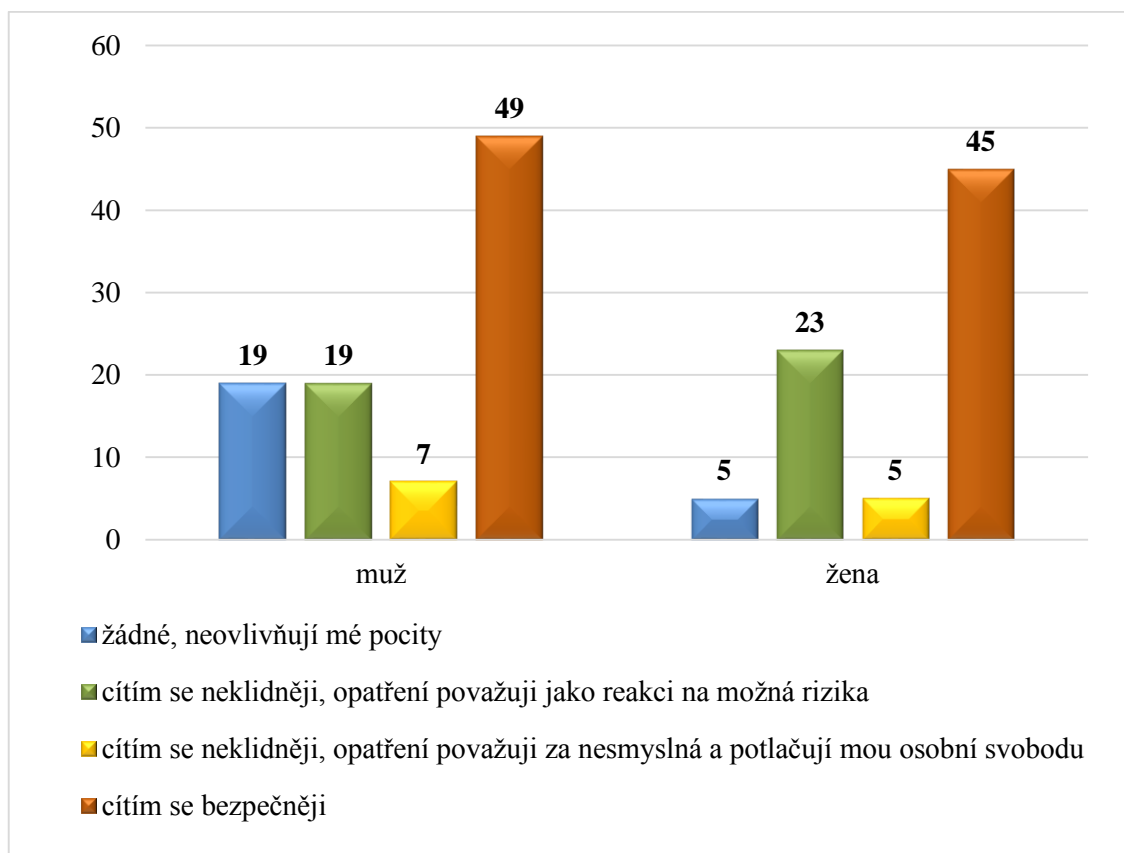
15. Uveďte, jaké pocity ve Vás bezpečnostní opatření (viz. předešlá otázka)

vyvolávají? Vyberte variantu, která je dle významu nejvíce vystihující Vaše pocity.

- ☐ žádné, neovlivňuje mé pocity
- ☐ cítím se neklidněji, opatření považuji jako reakci na možná rizika
- ☐ cítím se neklidněji, opatření považuji za nesmyslná a potlačuji mou osobní svobodu
- ☐ cítím se bezpečněji



Graf 18 - Pocity z bezpečnostních opatření celkem



Graf 19 - Pocity z bezpečnostních opatření dle pohlaví

6.2 Vyhodnocení cílů práce

V diplomové práci jsme si stanovili několik cílů. Prvním cílem bylo přinést ucelený náhled na problematiku vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících v letecké dopravě. V teoretické části jsme popsali nejdůležitější pojmy, týkající se této problematiky. Věnovali jsme se terorismu jako takovému a s ním spojenou problematikou. Následně jsme se věnovali nejvýznamnějším teroristickým útokům spáchaných v souvislosti s leteckou dopravou. Dále jsme se zabývali psychickými dopady na cestující v letecké osobní dopravě před, ale i po traumatizující události. V neposlední řadě jsme se věnovali krátce i psychice davu. V praktické části jsme k této problematice přinesli několik zjištění, získaných z našeho výzkumného šetření. Podařilo se nám tedy obsáhnout zadaný cíl. Provedli jsme analýzu získaných dat a data jsme následně zpracovali do grafů.

Druhým cílem bylo zmapování psychiky cestujících využívajících leteckou osobní dopravu. Tohoto cíle se nám podařilo dosáhnout pomocí vyhodnocení odpovědí respondentů a následné analýzy jejich odpovědí na jednotlivé otázky v dotazníku.

Třetím cílem bylo zjištění vlivu teroristických útoků na psychiku cestujících. Podklady pro analýzu dat jsme získali vyhodnocením odpovědí respondentů na otázky č. 9 a 12. V uvedených otázkách jsme zjišťovali následující skutečnosti: kterých mimořádných událostí (kde byl terorismus zahrnut) v rámci osobní letecké dopravy se respondenti nejvíce obávají a jestli by teroristický útok vyskytující se v cílové destinaci ovlivnil možnost využít/nevyžít osobní leteckou dopravu do zvolené destinace. Pozornost vyhodnocení výše uvedených otázek je věnována v kapitole diskuze, kde zároveň provádíme komparaci námi zjištěných výsledků s výsledky jiných tuzemských i zahraničních autorů.

Čtvrtý cíl pojednával o vlivu teroristických útoků na zájem cestujících o osobní leteckou dopravu. Tohoto cíle jsme dosáhli na základě vyhodnocení několika otázek z našeho dotazníkového šetření, které se týkaly této problematiky. Uvedenou problematiku uvádíme v kapitole diskuze, kde jsou zveřejněna statistická data poklesu zájmu o osobní leteckou dopravu a to vzhledem k teroristickým činům. V diskusi rovněž uvádíme názory autorů, jak se bude pravděpodobně vyvíjet zájem o osobní leteckou dopravu, vzhledem k bezpečnostní situaci v jednotlivých destinacích.

Pátým cílem práce bylo zjistit výskyt pocitů strachu a úzkosti u respondentů před odletem. Z našeho výzkumného šetření jsme zjistili, že 77 (44,8%) respondentů pocituje

před odletem pocity strachu a úzkosti, 70 (40,7%) takové pocity nepocituje a dalších 25 (14,5%) respondentů nechce svou odpověď uvést.

Sedmým cílem práce bylo zjistit, zda respondenti vzhledem k teroristickým útokům ve světě, volí raději vnitrozemskou dovolenou. Zjistili jsme, že 60 (34,9%) respondentů, na základně posledních teroristických útoků ve světě, dává přednost raději vnitrozemské dovolené. Dalších 86 (50%) vnitrozemskou dovolenou nevolí a 26 (15,1%) nechce svou odpověď uvést.

Posledním cílem práce bylo vyhodnocení stanovených dat. V práci jsme vytvořili 3 hypotézy, které jsme na základě vyhodnocení anonymního dotazníku vyhodnotili. Dané hypotézy se nám potvrdily či vyvrátily. Viz blíže podkapitola vyhodnocení hypotéz.

6.3 Vyhodnocení hypotéz

HYPOTÉZA 1 *Předpokládáme, že více než 75% respondentů, kteří se setkali s bezpečnostními opatřeními se cítili bezpečněji.*

S hypotézou 1 souvisela otázka číslo 15.

Z výzkumného šetření jsme zjistili, že celkem 19 (20,2%) mužů z 94 a 5 (6,4%) žen, z 78, z celkového počtu 172 respondentů pak 24 (14%) uvedlo, že žádné pocity v nich bezpečnostní opatření nevyvolávají. Dalších 42 (24,4%) z toho 23 (29,5%) žen a 19 (20,2%) mužů odpovědělo, že v nich bezpečnostní opatření vyvolávají pocit neklidu, protože tato opatření považují za reakci na možná rizika. Dále 5 (6,4%) žen a 7 (7,4%) mužů, dohromady 12 (7%) respondentů považují tato opatření za nesmyslná, protože omezují jejich svobodu a cítí se potom neklidněji. Největší počet všech dotazovaných respondentů v našem výzkumném šetření označilo možnost, že díky bezpečnostním opatřením se cítí bezpečněji. Celkem tuto možnost označilo 94 (54,6%) všech respondentů, z toho bylo 45 (57,7%) žen a 49 (52,2%) mužů.

Na základě vyhodnocení výsledků lze konstatovat, že se nám Hypotéza 1 nepotvrdila.

HYPOTÉZA 2 *Předpokládáme, že více jak 50% respondentů uvede, že po absolvování bezpečnostní prohlídky na letišti, má menší strach z výskytu terorismu a zároveň bude mít větší pocit bezpečí na letišti i na palubě letadla.*

S hypotézou 2 souvisela otázka číslo 8.

V otázce číslo 8 jsme v našem výzkumném šetření zjišťovali pocit dotazovaných respondentů z bezpečnostních kontrol, zdali u nich bezpečnostní kontroly vyvolávají pocit bezpečí a také menší strach z terorismu na letišti a po dobu letu. Celkem 34 (36,2%) mužů a 26 (33,3%) žen odpovědělo, že ano a považují je za plně dostačující, 38 (40,4%) mužů a 31 (39,7%) žen uvedlo, že ano, i když jistá míra nebezpečí zůstává. Negativně, tedy, že bezpečnostní kontroly nevyvolávají žádný pocit bezpečí a menší strach z terorismu na letišti a na palubě letadla, odpovědělo jen 9 (9,6%) mužů a 5 (6,4%) žen. Zbylých 13 (13,8%) mužů a 16 (20,5%) žen danou problematiku neumí posoudit. Kladně, tedy, že bezpečnostní prohlídky na letištích mají pozitivní vliv na pocit bezpečí a snížení strachu z terorismu na letišti a palubě letu hodnotilo dohromady 129 (75%) dotazovaných respondentů.

Na základě vyhodnocení výsledků lze konstatovat, že se nám Hypotéza 2 potvrdila.

HYPOTÉZA 3 *Předpokládáme, že u více než 50 % respondentů, využívajících leteckou osobní dopravu, v jejichž cílové destinaci by se stal teroristický útok, by tento akt měl vliv na rozhodnutí vycestovat nebo nevycestovat do této destinace.*

S hypotézou 3 souvisela otázka číslo 12.

V otázce číslo 12 jsme ve výzkumném šetření zjišťovali míru vlivu teroristických útoků na rozhodnutí cestujících využít nebo nevyužít osobní leteckou dopravu. Z 94 celkového počtu mužů 33 (35,1%) odpovědělo, že míra vlivu teroristických útoků na rozhodnutí vycestování nebo nevycestování, má intenzitu 1, tedy mírnou. Dalších 26 přisuzuje intenzitu 2 (27,7%), kterou můžeme považovat za středně silnou a 19 (20,2%) zvolilo intenzitu 3, tedy vysokou. Posledních 16 (17%) respondentů označilo intenzitu 0, která představuje žádnou míru intenzity vlivu teroristického útoku na rozhodnutí vycestovat nebo nevycestovat do destinace. Ženy z celkového počtu 78 označily nejvíce, tedy 30 (38,5%) intenzitu 2 a 15 (19,2%) intenzitu 3. Další nejvyšší počet označily pak intenzitu 1 s počtem 22 (28,2%). Nejméně, tedy 11 (14,1%) žen zvolily intenzitu 0. U věkových kategorií zjišťujeme, že všechny věkové kategorie zvolily nejvíce intenzitu 2, tedy středně silnou. U věkové kategorie 18 – 25 let označilo tuto možnost 14 (38,9%) z 36, u kategorie 26 – 35 let označilo intenzitu 2 celkem 21 z 59 (35,6%) respondentů, u kategorie 36 – 45 let pak 14 (28%) z 50 a u poslední věkové kategorie 55 let a více pak

11 z 27 (40,7%). Celkem by tedy teroristický útok ovlivnil jistou mírou intenzity rozhodnutí vycestovat nebo nevycestovat do destinace celkem 141 (82%) z celkového počtu 172 respondentů.

Na základě vyhodnocení výsledků lze konstatovat, že se nám Hypotéza 3 potvrdila.

7 DISKUZE

V této části diplomové práce se budeme věnovat našimi získanými výsledky z výzkumného šetření. Tyto výsledky rozebereme a budeme porovnávat s výsledky výzkumných šetření jiných autorů, kteří se zabývali podobnou tematikou, jako je tematika této diplomové práce.

Jak uvádí Kordovaník (2009), ačkoliv se bezpečnostní opatření a systémy bezpečnostních kontrol na letištích za poslední léta posunuly kupředu, teroristické aktivity jsou stále velmi rizikovým faktorem.

Problematika vlivu výskytu teroristických útoků na rozhodnutí dotazovaných respondentů využít nebo nevyužít osobní leteckou dopravu se u respondentů různí dle pohlaví a dle věku. Z 94 mužů 33 (35,1%) odpovědělo, že míra vlivu teroristických útoků na rozhodnutí vycestování či nevycestování, je intenzity 1, tedy mírná. Dalších 26 přisuzuje intenzitu 2 (27,7%), kterou můžeme považovat za středně silnou a 19 (20,2%) zvolilo intenzitu 3, tedy vysokou. Nejméně, tedy 16 (17%) respondentů označilo intenzitu 0, která představuje žádnou míru vlivu. Ženy z celkového počtu 78 označily nejvíce, tedy 30 (38,5%) intenzitu 2 a 15 (19,2%) intenzitu 3. Druhý, nejvyšší počet označilo pak intenzitu 1 s počtem 22 (28,2%). Nejméně, tedy 11 (14,1%) žen zvolilo intenzitu 0. Pokud budeme porovnávat míru vlivu teroristických útoků na využití nebo nevyužití letecké osobní dopravy dle věkových kategorií, zjišťujeme, že všechny věkové kategorie zvolily nejvíce intenzitu 2, tedy středně silnou. U věkové kategorie 18 – 25 let označilo tuto možnost 14 (38,9%) z 36, u kategorie 26 – 35 let označilo intenzitu 2 celkem 21 z 59 (35,6%) respondentů, u kategorie 36 – 45 let pak 14 (28%) z 50 a u poslední věkové kategorie 55 let a více pak 11 z 27 (40,7%).

Mezinárodní nevládní organizace IATA společně s mezinárodní organizací ICAO upozorňovaly, že po 11. září 2001 došlo k dramatickému snížení zájmu o leteckou dopravu. Zejména se to týkalo letů z Evropy do Spojených států amerických, zde došlo k poklesu o 30%. Tento velký pokles přivedl některé letecké společnosti na pokraj krachu a mnoho lidí ztratilo práci v tomto odvětví.

Báča (2012) ve své práci uvádí, že po útocích 11. září 2001 v USA že v Evropě došlo k poklesu využívání linek u dopravců, létajících mimo Evropu, a to o 10%.

U 10,7% turistů došlo dle Hejny (2003), který ve své práci uvádí statistiku WTO za rok 2001, k poklesu příjezdu do USA (viz Příloha 2, obr. 1). Můžeme tedy pozorovat vliv těchto teroristických útoků na snížené využívání letecké osobní dopravy. Stav využívání

osobní letecké dopravy po těchto útocích postihlo nejvíce USA, kde došlo k poklesu využívání tohoto způsobu dopravy o 14,1%, jak uvádí ve své práci Boháčková (2013).

Salátová (2014) pak ve své práci udává, že největší důsledky pro leteckou osobní přepravu mají teroristické útoky, kde bylo použito letadlo jako prostředek nebo jako cíl. Rovněž ve své práci zjišťuje, že 87% jejich respondentů, z celkového počtu 140 respondentů, se určitě či spíše zajímá, jestli je jimi zvolená destinace bezpečná. Můžeme tedy pozorovat vysoký zájem o bezpečnost v destinaci. Salátová (2014) rovněž zjišťuje, že 44% jejich respondentů by necestovalo na dovolenou do destinace, které hrozí teroristický útok. A 18% dotazovaných by spíše nebo určitě necestovalo do destinace, kde v posledních pěti letech byl spáchán teroristický útok. Rovněž ve své práci uvádí, že zasáhne-li destinaci teroristický útok, pak média okamžitě mají snahu informovat širokou veřejnost a to subjektivně a pokud možno co nejdramatičtěji. Takovéto zprávy potom vyvolávají pocity strachu a dochází k odjezdu velkého množství turistů z postižené destinace, v neposlední řadě pak dochází k rušení rezervací a destinace zažívá celkový úpadek zájmu. Dále se z práce Salátové (2014) dozvídáme, že teroristické útoky mají velmi silný psychický dopad na obyvatelstvo a dochází ke ztrátě pocitu jejich bezpečí, jakožto základní potřeby každého člověka a to pak ovlivňuje jejich chování, které se následně podepisuje na jejich zájmu o dopravu a další služby.

Velice zajímavým faktem o dlouhodobém vlivu teroristických útoků na lidskou psychiku je výzkum Dudové (2013). Ta na základě výsledků svého výzkumu uvádí, že 8% respondentů, z celkového počtu 115 respondentů i v dnešní době trpí strachem z létání a to kvůli útokům z 11. září 2001. Po roce 2001 vydala Americká psychologická asociace sérii několika volně dostupných publikací, kde lidé najdou rady jak se vyrovnat s hrozbou terorismu. V posledních letech jsou tyto dokumenty stejně aktuální, jako tomu bylo po 11. září 2001. Asociace považuje za důležité udržovat denní rutinu a zachovávat pevné sociální vazby s okolím.

Kvačková (2015) uvádí, že po sériích teroristických útoků v roce 2006 v Egyptě došlo k poklesu návštěvnosti o 5%, k dalšímu poklesu došlo v roce 2013 z důvodu selhání politické stability a to o 18%. O situaci v Egyptě a konkrétně po pádu ruského letadla v roce 2015 se dozvídáme z (www.zpravy.aktualne.cz), kde je uvedeno, že od října roku 2015 české cestovní kanceláře, vzhledem k bezpečnostní situaci v zemi, neorganizují žádné zájezdy na Sinajský poloostrov. Týká se to především letiště a letoviska Šarm aš-Šajch. Jak je v článku s názvem *Prodeje zájezdů do Egypta po pádu letadla zpomalily*.

Ministerstvo nedoporučuje dovolenou rušit uvedeno, letoviska Hurghada a Marsá Alam, jsou turisty stále vyhledávány a bezpečnostní situace je zde dobrá.

Z vlastních zkušeností z práce na letišti mohu říci, že jsem zaznamenal pokles poptávky a rušení charterových letů směřujících do destinace Šarm aš-Šajch, objednaných od různých cestovních kancelářů.

Negativní vliv na psychiku cestujících v letecké osobní dopravě mají i události, které se nestanou přímo ve vzduchu, ale například na letišti. Takováto událost může být například teroristický útok, který se stal 22. března na mezinárodním letišti Zaventem v Bruselu. Jednalo se o sérii výbuchů, kdy první dva útoky byly spáchány na letišti a třetí pak v metru. Tyto výbuchy si vyžádaly nejméně 34 obětí a 190 zraněných. (www.time.com)

Hejna (2003) uvádí, že po teroristických útocích se účastníci cestovního ruchu dostávají do pocitů nejistoty a nebezpečí a tím dochází k útlumu využívání dopravy. Hejna uvádí, že Světová organizace cestovního ruchu se po teroristických útocích snaží komunikovat s veřejností, nabádá lidi k cestování a zároveň usiluje o zlepšení bezpečnostních opatření. Je to tiž zapotřebí se poklesem využívání služeb co nejrychleji vypořádat a vrátit vzniklou situaci zpět do pořádku.

Jak uvádí Trejbal (2016a) Letiště Václava Havla v Praze očekává během letošního roku 5% nárůst počtu cestujících. „*Myslím, že se jedná o reálně zhodnocenou vyhlídku. Nízké ceny letenek, velká přepravní kapacita na jedné straně, na druhé straně i obavy z bezpečnostního vývoje. Předpokládám, že tento rok budeme cíle našich zahraničních cest vybírat v první řadě dle bezpečnosti destinace a až na druhém místě podle ceny letenky*“

Dále Trejbal (2016b) uvádí: „*Češi budou mít letos zvýšený zájem o letní destinace, které leží vně muslimského světa. S ohledem na bezpečnostní rizika budou častěji létat například do Chorvatska, kam se přelije část turistů, kteří dříve vyhledávali spíše Egypt nebo Tunis.*“

Jak uvádí Zych (2015): „*nejznámější letecké nehody za poslední rok nebyly způsobeny technickou závadou na letadle. Ať už sestřelení Boeingu Malaysia Airlines nad Ukrajinou nebo nehoda úmyslně způsobená pilotem Germanwings ve francouzských Alpách. A ačkoliv v poslední době přichází ze světa celá řada poměrně negativních zpráv ohledně leteckých neštěstí, nejedná se o žádnou mimořádnou situaci. Letecká přeprava je po krátkém útlumu opět na vzestupu. V roce 2014 vzrostla celosvětově poptávka po letecké dopravě o 5,9 % a celková kapacita se zvýšila o 5,6 %.*

Jak uvádí Ditrych (2013): „*list The Atlantic v souvislosti s bostonskými teroristickými útoky upozorňoval na skutečnost, že řada psychologických výzkumů přesvědčivě ukazuje, že se snáze vystrašíme událostmi, které jsou ojedinělé, náhodné a spektakulární. Povědomí o leteckých katastrofách vede řadu lidí ke strachu z létání, přitom auta jsou dopravním prostředkem daleko nebezpečnějším. K strachu z terorismu, který snadno vytváří poptávku po výjimečných opatřeních popírajících práva a svobody některých či všech (nebo tato opatření legitimizuje), patrně přispívá i vzednutí obecné kultury strachu v západních společnostech, na které ukazují pro změnu sociologické průzkumy.*“

Jak uvádí autorky Hamblen a Slone (2005), po útocích z 11. září došlo k nárůstu výzkumů v oblasti psychiky jedinců vzhledem k teroristickým činům. Shodným zjištěním těchto výzkumů je, že většina lidí, kteří se nějakým způsobem setkali s terorismem, má vyšší riziko vzniku PTSD. Mají problémy s projevy úzkosti, deprese a s užíváním návykových látek. Mezi predikátory ke vzniku PTSD patří přímá účast v místě, kde se odehrál teroristický čin, ztráta známého, který byl postižen teroristickým útokem nebo i samotné sledování hrozby teroristického útoku v médiích.

Autoři Schlenger a kol (2002) uvádí, že v rámci Národního výzkumu v USA prováděného na vzorku 2273 respondentů došlo k zjištění, že v průběhu tří až pěti dnů po teroristických útocích z 11. září došlo u 44% cestujících v Americe ke vzniku alespoň jednoho symptomu PTSD. Dále pak uvádí, že u více než 60% dospělé populace v New Yorku, kteří mají doma aspoň jedno dítě, došlo k narušení psychiky vlivem teroristických útoků.

Autor Mansdorf (2008) ve svém článku *Psychological interventions following terrorist attacks* z roku 2008 upozorňuje, že terorismus v psychice cestujících vytváří trvalou a stálou hrozbu. Na rozdíl od jiných krizových událostí, hrozba, že nastane teroristický útok, je kontinuální a všudypřítomná, vytváří potřebu nestálé ostražitosti, která není běžná u jiných krizí nebo katastrof.

Několik autorů poukazuje na zajímavý fakt, že vznik PTSD nemusí být vázán na přímé prožití teroristického útoku, jedinec může velmi negativně vnímat tuto situaci i v případě, že například cestuje do destinace, kde došlo k útoku, popřípadě letí se společností, která se v minulosti stala terčem útoku. Schuster (2002) na příkladu z Ameriky po 11. září poukazuje na to, že pouhé sledování teroristických útoků v televizi souvisí se vznikem PTSD.

Mnoho autorů poukazuje na fakt, že strach z terorismu je ve společnosti v posledních letech mnohem vyšší, než tomu bylo v brzkých letech po teroristických útocích z 11. září 2001 ve Spojených státech amerických. Někteří autoři to připisují empatickému cítění se zasaženými lidmi po celém světě a to zejména díky nárůstu počtu těchto teroristických útoků a zvýšení brutality, s jakou jsou prováděny. Dále se tyto akty objevují i v lokalitách, které do nedávna byly považovány za bezpečné evropské destinace, jako je například Paříž nebo Brusel. Rovněž autor Fefeberg uvádí výsledky průzkumu, který se konal v roce 2015 ve Francii. Celkem 33,7% dotazovaných francouzských respondentů uvedlo, že mají strach z hrozby mezinárodního terorismu.

Zajímavému průzkumu se věnovala autorka Jackie Salo, která ve svém článku uvádí výsledky průzkumu, který probíhal v prosinci 2015 ve Spojených státech amerických. Účastnilo se ho celkem 1275 respondentů a hlavním cílem bylo zjistit, jak se proměnil náhled amerických obyvatel na možnost teroristického útoku po 11. září 2001. Výsledkem bylo, že celkem 79% dotazovaných si myslí, že teroristický útok na území Spojených států amerických je velmi pravděpodobný v několika příštích měsících. Dalším zjištěním bylo, že 19% respondentů považuje hrozbu terorismu za nejdůležitější vnitrostátní záležitost. Dále uvádí, že 7 z 10 dotazovaných považuje teroristickou skupinu Islámský stát za velkou hrozbu pro vnitřní bezpečnost.

Autoři Boscarino, Figley a Adams provedli v roce 2002 výzkum u 1001 obyvatel New Yorku s cílem zjistit psychické dopady teroristického útoku z 11. září 2001. Celkem 45,7% respondentů uvedlo, že se velmi obává možných budoucích teroristických útoků a zejména ve spojení s použitím zbraní hromadného ničení. 47,3% dotazovaných uvedlo, že v případě útoku s použitím chemických či biologických zbraní, by provedli evakuaci bez ohledu na vyjádření policie či státních orgánů. Dalším výsledkem výzkumu bylo, že větší strach z možného útoku vykazovaly ženy a dále také respondenti s nižším dosaženým vzděláním či nižšími příjmy.

Z výzkumu jsme rovněž zjistili, že 60 (34,9%) respondentů, na základně posledních teroristických útoků ve světě, volí raději vnitrozemskou dovolenou. Dalších 86 (50%) vnitrozemskou dovolenou nevolí a 26 (15,1%) nechce svou odpověď uvést.

Dále jsme zjišťovali, zda respondenti zjišťují bezpečnostní situaci před odcestováním do zahraničí. Na tuto otázku nám 133 (77,3%) respondentů uvedlo, že ano. Dalších 30 (17,5%) respondentů si bezpečnostní situaci nezjišťuje a 9 (5,2%) respondentů nechťelo na tuto otázku odpovědět.

Bezpečnostní situaci, dle našeho výzkumu, si respondenti zjišťují nejčastěji z Ministerstva zahraničních věcí a z médií. Možnost Ministerstva zahraničních věcí uvedlo 60 (45,1%) a možnost médií 59 (44,4%) respondentů. Dalších 12 (9%) respondentů si bezpečnostní situaci v zemi zjišťuje od známých a 2 (1,5%) z jiných zdrojů.

Javůrek (2015) se svých respondentů dotazoval, zda média a časté probírání útoku na civilisty v Tunisku ovlivnila úsudek dotazovaných o bezpečnosti v dané zemi. Celkem 75% (z celkových 159 respondentů) uvedlo, že je média velmi ovlivnila. Také zjistil, že pouze 50% dotazovaných se před výběrem dovolené zajímá o bezpečnostní situaci v destinaci. Na tento fakt, že média dle Javůrka ovlivnila úsudek o bezpečnosti v Tunisku celkem 75 % dotazovaných respondentů, poukazovala rovněž Salátová (2014). Fakt, že si lidé ověřují bezpečnostní situaci ve zvolené destinaci a zároveň fakt, že do nebezpečné destinace nevypraví, uvádějí i autoři Kordovaník a Bohun (2015) na internetovém serveru slovacky.denik.cz. Dle těchto autorů dochází k poklesu zájmu o lety do Egypta a do Francie a to až o třetinu u některých cestovních kancelářích. Cestovní kanceláře se snaží chápat vysoký psychický tlak na své klienty a vycházejí jim vstříc například bezplatnou změnou destinace již zakoupeného zájezdu anebo jim takovýto zakoupený zájezd zdarma stornuje. Ovšem někdy takovýto vstřícný krok není možné ze strany cestovní kanceláře podniknout a klienti buďto přijdou o své peníze anebo se rozhodnou do destinace vycestovat a to třeba i s pocitem strachu.

Na otázku, jestli bezpečnostní kontroly na letištích u cestujících snižují strach z výskytu terorismu a zároveň zvyšují pocit bezpečí na letišti i na palubě letadla nám 34 (36,2%) mužů a 26 (33,3%) žen odpovědělo, že ano a považují je za plně dostačující, 38 (40,4%) mužů a 31 (39,7%) žen uvedlo, že ano, i když jistá míra nebezpečí zůstává. Záporně, tedy, že bezpečnostní kontroly nevyvolávají pocit bezpečí, odpovědělo 9 (9,6%) mužů a 5 (6,4%) žen. Zbýlých 13 (13,8%) mužů a 16 (20,5%) žen danou problematiku neumí posoudit. Z výsledků můžeme posoudit, že obě pohlaví hodnotí přibližně stejně pocity bezpečí vyvolané z bezpečnostních kontrol. V odpovědi se neshodují pouze v neschopnosti danou problematiku posoudit, kde tuto možnost označily více ženy. Trvzová (2015) ve své práci zjistila, že po absolvování bezpečnostní kontroly na letištích má celkem 62% respondentů, z celkového počtu 136 respondentů, pocit bezpečí jak na letišti, tak následně v letadle.

Výsledek šetření Salátové (2014) ukázal, že 84% respondentů ze 140 se domnívá, že bezpečnostní opatření (kamerový systém, přítomnost policisty, rámy na detekci kovů,

přístup do objektů na karty a další) používaná v ČR, jsou určitě či spíše dostatečná. Rovněž ve své práci uvádí, že bezpečnostní prohlídky na letištích se kvůli složitým a důkladným prohlídkám cestujících zpomalují a cestující tak musí na odbavení dorazit dříve. Dále uvádí, že cestující ztrácí pocit soukromí a to v důsledku údajů, které jsou od nich vyžadovány od států, z důvodu prověření, jestli nepředstavují určité bezpečnostní riziko.

Shodujeme se s tvrzením, že bezpečnostní opatření na letištích jsou složitá, ovšem i přesto se díky novým technologiím dokáže zkontrolovat daleko větší množství cestujících, než tomu bylo před 20-ti lety. Rámy na detekci kovů jsou průchozí, tzv. Walk-Through Metal Detectors (viz příloha č. 2, obr. č. 4), kterými projde několik lidí za minutu. Rentgeny na kontrolu palubních zavazadel a zaměstnanci, kteří je obsluhují, zajišťují, aby kontrola těchto zavazadel probíhala paralelně s procházením cestujících detekčními rámy. V Praze na Letišti Václava Havla je vždy zajištěn dostatečný počet otevřených kontrol, který je úměrný počtu odletů a tím dochází k eliminaci dlouhých front. Cestující tak nejsou nijak zásadně ovlivněny a nemusí zažívat nepříjemné pocity diskomfortu.

Na otázku, s jakými bezpečnostními opatřeními se respondenti již při cestování setkali, přičemž zde byla možnost více odpovědí, jsme zjistili, že nejvíce respondentů se setkalo s policejními složkami a to celkem 112 (65,1%) respondentů. Druhými nejčastějšími opatřeními pak byla označena hotelová ochranka a to celkem počtem 92 (53,5%). Dalšími opatřeními pak vojenské složky a to počtem 66 (38,4%). Zvýšená kontrola na letištích byla označena 54 (31,4%) respondenty. Jiná opatření označilo 25 (14,5%) respondentů. Mezi jiná opatření byla zmíněná opatření, jako jsou národní garda (11 x) a soukromé bezpečnostní složky (14 x).

Javůrek (2015) na základě výzkumného šetření ve své práci zjistil, že v Tunisku se nejčastěji respondenti setkávali s hotelovou ochrankou a to celkem ze 159 respondentů 28 (32%). S policejními složkami se setkalo 24 (27%) dotazovaných. Na třetí pozici pak se respondenti setkávali se zvýšenou bezpečnostní kontrolou na letišti, tuto možnost označilo 19 (22%) respondentů. Dále 7 (8%) se setkalo s policejními kontrolami a 5 (6%) se setkalo s národní gardou. V další řadě se respondenti setkali s vojenskými složkami a to počtem 4 (4%). Jeden respondent (1%) uvedl, že se s žádnými opatřeními nesetkal.

V souvislosti s událostmi v Bruselu, byl v ČR vyhlášen první stupeň ohrožení terorismem. Stalo se tak na základě rozhodnutí ministra vnitra Milana Chovance po návrhu Společné zpravodajské skupiny. První stupeň ohrožení terorismem znamená

potřebu zvýšené bdělosti. Dále bylo doporučeno odložit cesty do Bruselu a v Bruselu omezit pohyb na veřejných místech. V souvislosti s vyhlášením prvního stupně ohrožení terorismem byla zapotřebí zorganizovat několik opatření. Mezi tato opatření patřilo především preventivní zvýšení přítomnosti Policie ČR ve spolupráci s Armádou ČR na mezinárodních letištích. Přičemž Armáda ČR posilovala policejní hlídky (www.mvcr.cz).

Bezpečnostních opatření se týkala i další otázka. Šetřili jsme, jaké pocity v respondentech vyvolávají bezpečnostní opatření. Celkem 19 (20,2%) mužů a 5 (6,4%) žen, z celkového počtu respondentů 24 (14%) uvedlo, že žádné pocity v nich bezpečnostní opatření nevyvolávají. Dohromady 42 (24,4%) z toho 23 (29,5%) žen a 19 (20,2%) mužů odpovědělo, že v nich bezpečnostní opatření vyvolávají pocit neklidu, protože tato opatření považují za reakci na možná rizika. Dále 5 (6,4%) žen a 7 (7,4%) mužů, celkem tedy 12 (7%) respondentů považují tato opatření za nesmyslná, omezující jejich svobodu a cítí se tak neklidněji. Nejvíce respondentů označilo možnost, že díky bezpečnostním opatřením se cítí bezpečněji. Celkem tuto možnost označilo 94 (54,6%) respondentů, z toho bylo 45 (57,7%) žen a 49 (52,2%) mužů. Javůrek (2015) ze svého výzkumného šetření zjistil, že u 29 (42%) respondentů vyvolávají bezpečnostní opatření bezpečnější pocity. Dále 15 (22%) dotazovaných uvedlo, že v nich taková opatření nebudí žádné pocity. 9 (13%) uvedlo, že se cítí neklidněji, kvůli pocíťování rizika a stejný počet uvedl, že jim vadila přítomnost zbraní. Dalších 5 (7%) respondentů uvedlo, že se jim bezpečnostní opatření nelíbí. Zbylí 2 (3%) dotazovaní nemají z těchto opatření pocity žádné nebo jim tato opatření připadají naprosto běžná.

Na základně svých pracovních zkušeností, mohu konstatovat, že důležitou roli v pocitu cestujících z bezpečnostních opatření hraje i přístup zaměstnanců, kteří tato bezpečnostní opatření provádějí. Cestující na letišti Václava Havla jsou často vyděšení z namátkových kontrol, zvýšeného počtu policistů a dalších. Pokud ovšem dojde k navázání pozitivního kontaktu mezi oběma stranami, kdy je například bezpečnostní pracovník ochoten vysvětlit cestujícímu svou práci, vzbudí to přátelský dojem nejen u samotného cestujícího, ale i u ostatních přihlížejících.

Z výzkumného šetření jsme dále zjistili, že nejobávanější variantou v osobní letecké dopravě, kterou respondenti uvedli, je teroristický útok. Tuto možnost označilo celkem 21 (26,9%) žen, 24 (25,5%) mužů. Dle věkových kategorií pak 18 (30,5%) v kategorii 26 – 35 let, v kategorii 36 – 45 pak 15 (30%) a v kategorii 55 let a více 8 (29,6%) respondentů. Jedinou výjimku tvořila kategorie 18 – 25 let, která označila variantu technické závady a to počtem 11 (30,6%) respondentů. Zemanová (2015) ve své práci na

otázku, s jakými typy strachu strach z létání nejčastěji souvisí, uvádí, že dotazovaní respondenti se obávají z nemožnosti ovlivnit případnou nehodu. Tuto odpověď získala od 2 respondentů z pěti na základě kvalitativního výzkumu formou rozhovoru.

Autoři Cajthamlová a Palička (2016) ve svém článku uvádějí následující výpovědi respondentů, který se účastnili jejich průzkumu na Letišti Václava Havla v Praze:

„Létám často pracovně, i v Praze jsme teď na služební cestě. Člověk musí věřit tomu, že bezpečnostní opatření na letištích jsou na vysoké úrovni a sám občas musí přetrpět kontroly. Je ale pravda, že na některých letištích se cítím bezpečněji a na některých méně. Praha ale nikdy mezi ta nebezpečná nepatřila. Vidím tu policisty a důvěřuji jim.“

„To víte, že máme strach. Letíme s manželem na dovolenou, ale je to hrůza, člověk se ani tam nemůže uvolnit jako dřív, protože furt musí přemýšlet, jestli mu něco nehrozí. Letíme do Říma na památky, snad to tam bude bezpečné.“

8 ZÁVĚR

Cílem předložené diplomové práce bylo zjistit spojitost psychiky cestujících v letecké dopravě s teroristickými útoky provedenými jak v rámci osobní letecké dopravy, tak i v jednotlivých turistických destinacích. Dále jsme se zaměřili na to, zda fenomén terorismus ovlivňuje volbu cestujícího využít nebo nevyužít osobní leteckou dopravu. Dále jsme zjišťovali výskyt pocitů strachu a úzkosti námi oslovených respondentů před odletem a pocity bezpečí po absolvování bezpečnostní kontroly na letištích.

Vzhledem k tomu, že problematika teroristických útoků a vliv teroristických útoků na psychiku cestujících v osobní letecké dopravě je velice komplikovaná, nelze přesně říci, jak konkrétně zasahuje do psychiky jedince. Dle analýzy námi zjištěných výsledků pomocí nestandardizovaného anonymního dotazníku) se tento vliv různí v návaznosti na pohlaví anebo věkové kategorie dotazovaných.

Obecně však lze konstatovat, že i přes vysokou bezpečnost letecké dopravy, hraje terorismus významnou roli, jakožto možný narušitel. I přes všechna existující bezpečnostní opatření na letištích, která jsou moderní a na vysoké úrovni, nelze hrozbu terorismu v letecké dopravě zcela vyloučit. Ačkoli dochází k eliminaci rizika terorismu na palubě letadla, je zde stále riziko provedení teroristického útoku na letící letadlo ze země. Existuje i celá řada dalších možných příčin, které mohou vést k letecké katastrofě, jako je například technická závada anebo lidská chyba, ovšem nejde o úmyslný čin, který záměrně ohrožuje životy civilního obyvatelstva a budí v nich strach. Mnoho lidí se často setkává s terorismem v médiích a dozvídá se o různých způsobech, jakými teroristé útočí a mohou ohrozit jejich životy. Často jsou obětmi útoků teroristů nic netušící, bezbranní lidé a tak v nás terorismus budí velkou míru strachu. Obzvláště, pokud si připustíme, že by se takto ohavný čin mohl stát několik kilometrů nad zemským povrchem, kde máme minimální šanci na přežití v případě pádu letounu.

Terorismu obecně budí v lidech pocity úzkosti a strachu a může nám tak omezovat naše životy. Nejvíce nás však zasáhne, pokud se staneme jeho očitými svědky, jeho oběťmi. Potom na nás a na naši psychiku pravděpodobně zanechá mnohem horší a drastičtější následky, než jen strach a úzkost. Může docházet ke změnám osobnosti, posttraumatickým stresovým poruchám a mnohým dalším duševním poruchám. Často se stává, že jedinci zasažení terorismem musí a jsou donuceni vyhledat odbornou pomoc a s následky se vyrovnávají i několik měsíců i let a bohužel se i někdy těchto následků zbavit nedokáží vůbec.

Z výzkumu nám vyplynulo, že terorismus ovlivňuje psychiku cestujících a to i těch respondentů, kteří pasivně vstřebávali informace o útocích například jen z médií. Lze konstatovat, že nelze zcela potlačit strach z výskytu tohoto jevu a možná všudypřítomnost a neuchopitelnost terorismu z něj dělá neviditelného nepřítele lidské psychiky. V rámci našeho výzkumu jsme zaznamenali rozdíly mezi jednotlivými věkovými kategoriemi a jejich obavami z různých druhů mimořádných událostí v letecké osobní dopravě.

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BÁČA, L. *Cestovní ruch a letecká doprava*. Brno, 2012. Bakalářská práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Mgr. Daniel Seidenglanz Ph.D.

BAKER, D Mc A. The Effects of Terrorism on the Travel and Tourism Industry. In: *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 2014, vol. 2 no. 1. 9-12 pp. ISSN 2009-7379

BAŠTECKÁ, B. a kol. *Psychosociální krizová spolupráce*. Praha: Grada. 2013. ISBN 978-80-247-4195-6

BEN-EZRA, M., ESSAR, N., SAAR, R. Gender differences and acute stress reactions among rescue personnel 36 to 48 hours after exposure to traumatic event. In: *Traumatology*, 2006, vol. 12 no. 2 139-142 pp. ISSN 1534-7656

BOHÁČKOVÁ, J. *Analýza a hodnocení vybraných segmentů poptávky po low-cost leteckých společnostech*. Brno, 2013. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce Ing. Martin Šauer, Ph.D.

BOSCARINO, J., FIGLEY CH., ADAMS R., Fear of Terrorism in New York After the September 11 Terrorist Attacks: Implications for Emergency Mental Health and Preparedness. In: *International Journal of Emergency Mental Health*. 2003, **5**(4), 199-209. ISSN 1522-4821

ČAPEK, J., KLÍMA, R., ZABÍRALOVÁ, J. *Civilní letectví ve světle práva*. Praha: LexisNexis CZ s.r.o., 2005. ISBN 80-86-199-95-9

DUDOVÁ, P. *Odras nepokojů na cestovní ruch*. Olomouc, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci. Vedoucí práce Doc. Mgr. Jaromír Kadlec, Ph.D.

EICHLER, J. *Terorismus a války v době globalizace*. Praha: Karolinum, 2010. ISBN 978-80-246-1790-9

EICHLER, J. Hrozba globálního terorismu a její vyhodnocování. In: *Mezinárodní vztahy*, 2006, roč. 41. č. 3, s. 19-45. ISSN 0323-1844

FLEISCHER, A., TCHETCHIK, A., TOLEDO, T. The impact of fear of flying on travelers' flight choice choice model with latent variables. In: *Journal of Travel Research*, 2012, vol. 51, no.5, 653-663 pp. ISSN 0047-2875

GEIST, B. *Psychologický slovník*. Praha: Vodnář, 2000. ISBN: 80-86226-07-7

GLASS, T., A. Understanding public response to disasters. In: *Public Health Reports*, 2001, vol. 116. no. 2., 69-73 pp. ISSN 0033-3549

HAN, Ch. et al. The potential role of atypical antipsychotics for the treatment of posttraumatic stress disorder. In: *Journal of psychiatric research*, 2014, vol. 56 no. 72-81 pp. ISSN 0022-3956

HEJNA, A. *Terorismus ve světě a cestovní ruch*. Praha, 2003. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Doc. Ing. Vlasta Malá, CSc.

HOFFMAN, B. *Inside terrorism*. USA: Columbia University Press, 2006. ISBN 0-231-51046-2

JANKŮ, T. *Poruchy duševní rovnováhy*. Zlín, 2013. Diplomová práce. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Vedoucí práce PhDr., Mgr. Stanislav Zelinka

JAVŮREK, T. *Vliv bezpečnostní situace na aktivní cestovní ruch - Tunisko*. Jihlava, 2015. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Vedoucí práce Mgr. Iva Schlixbierová, Ph.D.

KLEIN, D., F. Difficulties in panic studies. In: *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 2013, vol. 35 no. 3. 215-216 pp. ISSN 1809-452X

KORDOVANÍK, J. *Komparace projevů světového terorismu před a po pádu železné opony*. Uherské Hradiště, 2009. Magisterská práce. Masarykova univerzita v Brně. Vedoucí práce JUDr. PhDr. Marek Čejka Ph.D.

KOVERDYNSKÝ, B. *Letecká security*, Cheb: Svět křídel, 2014. ISBN 978-80-87567-51-7

KVAČKOVÁ, V. *Bezpečnostní situace v Egyptě a její vliv na aktivní cestovní ruch*. Jihlava, 2015. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Vedoucí práce Mgr. Iva Schlixbierová, PhD.

LE BON, G. *Psychologie davu*. Praha: Portál, 2016. ISBN: 978-80-262-1061-0

LYSONĚK, J. *Cestující v letecké dopravě jako spotřebitelé v právu Evropské unie*. Brno, 2015. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce doc. JUDr. Filip Křepelka, Ph.D.

MAREŠ, M., et al. Vymezení pojmů terorismus, válka a guerilla v soudobé bezpečnostní terminologii. In: *Obrana a strategie*, Brno: ÚSS VA, 2004, roč. 4, č. 1, s. 19-32. ISSN 1214-6463.

MAREŠ, J. Posttraumatický rozvoj: nové pohledy, nové teorie a modely. In: *Československá psychologie*, 2008, roč. 52. č. 6. s. 567-583. ISSN 0009-062X

MARKOVÁ, E. a kol. *Psychiatrická ošetrovatelská péče*. Praha: Grada, 2006. ISBN 80-247-1151-6

Mezinárodní statistická klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů: MKN-10 : desátá revize: aktualizovaná druhá verze k 1. 1. 2009 : abecední seznam. vyd. 1. Praha: Bomton Agency, 2009. ISBN 978-809-0425-910

NEWMAN, E. Exploring the Root Causes of Terrorism. In *Studies in Conflict & Terrorism*. Routledge. 2006. vol. 209. no. 8. 749-772 pp. ISSN 1057-610X

ÖHMAN, A. Fear and anxiety. In: *Handbook of Emotions*. New York: The Guilford press. 2008. s.709-730. ISBN 978-1-59385-650-2

PEČENKA, M., LUŇÁK, P. *Encyklopedie moderní historie*. 3. Praha: Nakladatelství Libri, 2009. ISBN 978-80-85983-95-1

POKORNÁ, Z. *Klinický a osobnostně-kognitivní obraz úzkostných poruch*. Brno 2014. Disertační práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce: prof. PhDr. Tomáš Urbánek Ph.D.

PONĚŠICKÝ, J. *Neurózy, psychosomatická onemocnění a psychoterapie*. 2. vyd. 2012. Praha: Triton. 978-80-7387-547-3

PRAŠKO, J. a kol., *Panická porucha a jak ji zvládat*, vyd. 2. Praha: Galén, 2012. ISBN 978-80-7262-424-9

RICHARDSON, Louise. *The roots of terrorism*. Great Britain: Routledge, 2013. ISBN 979-0-415-95438-9

SALÁTOVÁ, M. *Terorismus a jeho vliv na cestovní ruch*. Praha, 2014. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Ing. Liběna Jarolímková, Ph.D.

ŠČUREK, R., MARŠÁLEK, DI. *Režimová a administrativní ochrana civilního letectví*, Brno: CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-882-3

SCHUSTER, MA, STEIN BD, JAYCOX, LH, COLLINS, RL, MARSHALL, GN, ELLIOT, MN, SHOU, AJ, KANOUSE DE, MORRISON, JL AND BERRY SH. A national survey of stress reactions after the September 11, 2001, terrorist attacks. In *New England Journal of Medicine*. 2002. vol. 345. no. 20, 1507-1512 pp. ISSN 0028-4793

SÍKELOVÁ, J. Bojíte se létat? Nejste sami! In: *Psychologie dnes*. 2008. roč. 14. č. 3 s. 723-725. ISSN 1212-9607

SÍKELOVÁ, J. *Psychologické aspekty strachu z létání*. Brno, 2008. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Vedoucí práce prof. PhDr. Mojmír Svoboda, CSc.

SMOLÍK, P. *Duševní a behaviorální poruchy*. Praha: Maxdorf, 2002. ISBN 80-210-2465-8

TŮMA J. *100 největších zajímavostí o letecké dopravě*, Praha: Columbus spol. r. o., 2007. ISBN 978-80-7249-173-5

TVRZOVÁ, M. *Psychologická stránka bezpečnostní kontroly na letištích*. Kladno, 2015. Bakalářská práce. České vysoké učení technické v Praze. Vedoucí práce PhDr. Mgr. Dana Rebeka Ralbovská, Ph.D.

VÁGNEROVÁ, M. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. vyd. 1. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-80-7367-414-4

VODÁČKOVÁ, D. a kol. *Krizová intervence*. vyd. 2. Praha: Portál, 2007. ISBN 978-80-7368-342-0

VYMĚTAL, J. *Úzkost a strach u dětí: jak jim předcházet a jak je překonávat*. 1. vyd. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-830-9

WHITTAKER, D. *The Terrorism Reader: Fourth Edition*. 4. New York: Routledge, 2012. ISBN 978-0-415-68732-4.

ZEMANOVÁ, K. *Cestování a stres*. Hradec Králové, 2015. Bakalářská práce. Univerzita Hradec Králové. Vedoucí práce Mgr. Robert Čapek, Ph.D.

Internetové zdroje:

ARAÑA, J. E., LEÓN, C. J. The Impact of Terrorism on Tourism Demand. *Annals of Tourism Research* [online]. 2008, no. 35, 299-315 pp. Dostupné z databáze: www.sciencedirect.com. Přes elektronické informační zdroje Masarykovy univerzity.

CAJTHAMLOVÁ, A., PALIČKA, J. P. *Strach z terorismu v Česku: Expres kontroluje stav na letišti*. Poslední změna článku 22. 03. 2016. 11:37 [online]. 2016 [cit. 2016-16-2]. Dostupné z: http://www.expres.cz/strach-z-terorismu-v-cesku-po-utoku-v-bruselu-fok-/zpravy.aspx?c=A160322_111822_dx-zpravy_anna

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. *Pád letadla na Sinaji byl teroristický čin, potvrdilo Rusko. Vypsalo odměnu 50 milionů dolarů*. [online]. 2015 [cit. 2016-02-2]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/zahranici/pad-ruskeho-letadla-na-sinaji-byl-teroristicky-cin-potvrdilo/r~36e79a2c8d0611e58d7b0025900fea04/>

ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ *Prodeje zájezdů do Egypta po pádu letadla zpomalily. Ministerstvo nedoporučuje dovolenou rušit*. [online]. 2015 [cit. 2016-02-2]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/prodeje-zajezdu-do-egypta-po-padu-letadla-zpomalily-minister/r~16d27bc086fe11e5a896002590604f2e/>

DITRYCH, O. Teror v Bostonu. In. *Hospodářské listy*. 2013. Poslední změna článku 16. 04. 2013. 14:35 [cit. 2016-02-03]. Dostupné z: <http://ditrych.blog.ihned.cz/c1-59701690-teror-v-bostonu>

EASA [online]. 2015 [cit. 2016-02-3]. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/the-agency>

FEFEBERG, Eric. Over 30% of French Citizens Fear Int'l Terrorism After Paris Attacks In: *Sputnik International* [online]. Moscow: Sputnik, 2016 [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: <http://sputniknews.com/europe/20160129/1033948297/poll-france-attacks-terrorism.html>

HAMBLÉN, J., SLONE, L. *Research Findings on the Traumatic Stress Effects of Terrorism*. [online] [cit. 2016-02-03] Dostupné z: <http://www.ptsd.va.gov/professional/trauma/disaster-terrorism/research-findings-traumatic-stress-terrorism.asp>

ICAO [online]. 2015 [cit. 2016-02-3]. Dostupné z: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

JOHN, T., REILLY K., MCDONALD-GIBSON, Ch., *What To Know About the Brussels Terrorist Attacks: Blasts hit Brussels Airport and a metro station near the E.U. headquarters*. [online]. 2016. Poslední změna článku 22. 03. 2016. [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: <http://time.com/4267339/brussels-terrorist-attacks-latest/>

KEAN, T. H. *The 9/11 Commission report final report of the National Commission on Terrorist Attacks upon the United States. Official government ed. Washington, DC: National Commission on Terrorist Attacks upon the United States*. 2004. ISBN 9780160891809. [online] [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.9-11commission.gov/report/911Report.pdf>

KORDOVANÍK, J., BOHUN, P. *Terorismus ochromil cestovní ruch. Lidé se bojí létat do Paříže i Egypta*. Slovácký deník.cz [online]. 2015 [cit. 2016-05-02]. Dostupné z: http://slovacky.denik.cz/zpravy_region/terorismus-ochromil-cestovni-ruch-lide-se-boji-letat-do-parize-i-egypta-30151118.html

MANSDORF, I. Psychological interventions following terrorist attacks. In *British Medical Bulletin*. Oxford University Press, 2008, 88, 7-22 pp. DOI: 10.1093/bmb/ldn041. [online]. [cit. 2016-12-02]. Dostupné z: <http://bmb.oxfordjournals.org/content/88/1/7.full.pdf+html>

Ministr vnitra vyhlásil první stupeň ohrožení terorismem [online]. Praha, 2016 [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/ministr-vnitra-vyhlasil-prvni-stupen-ohrozeni-terorismem.aspx>

Prg.aero: Význam letecké dopravy. *Prague Airport* [online]. [cit. 2016-03-01]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/paralelni-draha/proc-paralelni-draha/vyznam-letecke-dopravy/>

Prg.aero: Kurz Létání bez strachu. *Prague Airport* [online]. [cit. 2016-03-01]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/sluzby-cestujicim/volny-cas-ostatni-sluzby/kurz-letani-bez-strachu/>

Prodeje zájezdů do Egypta po pádu letadla zpomalily. Ministerstvo nedoporučuje dovolenou rušit [online]. Praha, 2015 [cit. 2016-02-02]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/prodeje-zajezdu-do-egypta-po-padu-letadla-zpomalily-minister/r~16d27bc086fe11e5a896002590604f2e/>

SALO, Jackie. Americans' Fear Of Terrorism At Its Peak Since 9/11, New Poll Says. In: *International Business Times* [online]. New York: IBT Media Inc., 2015 [cit. 2016-05-06]. Dostupné z: <http://www.ibtimes.com/americans-fear-terrorism-its-peak-911-new-poll-says-2221155>

SCHLENGER, W., CADDELL, J., EBERT, L., JORDAN, B. K., ROURKE, K., WILSON, D., THALJI, L., DENNIS, J. M., FAIRBANK, J., & KULKA, R. (2002). Psychological reactions to terrorist attacks: findings from the National Study of Americans' Reactions to September 11. In *Journal of the American Medical Association*, 288(5), 581-588 pp. [online]. [cit. 2016-08-04]. Dostupné z: (<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/12150669>)

Společný postoj Rady EU ze dne 27. 12. 2001 o použití zvláštních opatření k boji proti terorismu (2001/931/SZBP) [online]. [cit. 2016-03-04]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/spolecny-postoj-rady-ze-dne-27-prosince-2001-o-pouziti-zvlastnich-opatreni-k-boji-proti-terorismu.aspx>

TREJBAL, J. *Lidé budou vybírat destinaci podle bezpečnosti*. 2016. Poslední změna článku 21. 01. 2016a. 14:35. [cit. 2016-03-04]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article7961.html>

TREJBAL, J. *Mezi Čechy klesá zájem o muslimské země*. 2016. Poslední změna článku 4. 05. 2016b. 10:22. [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article78234.html>

ZYCH, L. *Tragické havárie neovlivnily trh pojištění leteckých rizik*. 2015. Poslední změna článku 7. 09. 2016. 9:50. [cit. 2016-03-02]. Dostupné z: <http://www.letectvi.cz/letectvi/Article77657.html>

SEZNAM POUŽITÝCH GRAFŮ

GRAF 1 - POHLAVÍ RESPONDENTŮ	31
GRAF 2 - VĚKOVÉ KATEGORIE RESPONDENTŮ.....	31
GRAF 3 - ČETNOST VYUŽÍVÁNÍ OSOBNÍ LETECKÉ DOPRAVY	32
GRAF 4 - ÚČEL VYUŽÍVÁNÍ OSOBNÍ LETECKÉ PŘEPRAVY	32
GRAF 5 - PŘÍTOMNOST POCITŮ ÚZKOSTI, PŘÍTOMNOST FOBIE NEBO JINÉ PSYCHICKÉ PORUCHY V BĚŽNÉM ŽIVOTĚ	33
GRAF 6 - VÝSKYT POCITŮ STRACHU A ÚZKOSTI PŘED ODLETEM	33
GRAF 7 - MÍRA INTENZITY POCITŮ STRACHU A ÚZKOSTI PŘED ODLETEM	34
GRAF 8 - BEZPEČNOSTNÍ KONTROLY NA LETIŠTI A JEJICH VLIV NA POCIT BEZPEČÍ A STRACH Z TERORISTICKÉHO ČINU NA LETIŠTI A PO DOBU LETU.....	34
GRAF 9 - VÝSKYT OBAV Z MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DĚLENÍ DLE POHLAVÍ RESPONDENTŮ.	35
GRAF 10 - VÝSKYT OBAV Z MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI DĚLENÍ DLE VĚKOVÝCH KATEGORIÍ	35
GRAF 11 - VÝSKYT OBAV Z MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI U RESPONDENTŮ DĚLENÍ DLE PŘÍTOMNOSTI POCITŮ ÚZKOSTI, FOBIE NEBO JINÉ PSYCHICKÉ PORUCHY V BĚŽNÉM ŽIVOTĚ	36
GRAF 12 - ZJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ SITUACE.....	36
GRAF 13 - ZDROJE O BEZPEČNOSTNÍ SITUACI.....	37
GRAF 14 - MÍRA VLIVU TERORISTICKÝCH ÚTOKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VYUŽÍT/NEVYUŽÍT OSOBNÍ LETECKOU DOPRAVU DO ZVOLENÉ DESTINACE DLE POHLAVÍ	37
GRAF 15 - MÍRA VLIVU TERORISTICKÝCH ÚTOKŮ NA ROZHODNUTÍ VYUŽÍT/NEVYUŽÍT OSOBNÍ LETECKOU DOPRAVU DO ZVOLENÉ DESTINACE DLE VĚKOVÉ KATEGORIE	38
GRAF 16 - VOLBA VNITROZEMSKÉ DOVOLENÉ.....	38
GRAF 17 - BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ	39
GRAF 18 - POCITY Z BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍ CELKEM	40
GRAF 19 - POCITY Z BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍ DLE POHLAVÍ	40

SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obr. 1 Mezinárodní příjezdy turistů dle zemí v roce 2000, 2001

Obr. 2 Seznam povolených a zakázaných předmětů

Obr. 3 Seznam zakázaných předmětů

Obr. 4 WTMD – průchozí detektor kovů

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Dotazník.....	67
Příloha 2 Mezinárodní příjezdy turistů dle zemí v roce 2000, 2001	71
Příloha 3 Seznam povolených a zakázaných předmětů v rámci osobní letecké dopravy.....	72
Příloha 4: Součást bezpečnostní kontroly.....	73

Příloha 1: Dotazník

Dovoluji si Vás oslovit a požádat o spolupráci ve formě vyplnění anonymního dotazníku. Tento dotazník bude nedílnou součástí diplomové práce v rámci ukončení mého magisterského studia v oboru Civilní nouzové plánování na Českém vysokém učení technickém v Praze.

Odpovědi prosím označte křížkem. Pokud budete mít potřebu se k některé otázce vyjádřit více, rozhodně tak učiňte.

Vámi poskytnuté informace jsou zcela anonymní a budou sloužit pouze pro účely zpracování diplomové práce.

Děkuji za Váš čas a spolupráci

Bc. Filip Pazdera

1. Pohlaví.

- ☐ Žena
- ☐ Muž

2. Uved'te Vaši věkovou skupinu.

- ☐ 18 - 25 let
- ☐ 26 - 35 let
- ☐ 36 – 45 let
- ☐ 55 a více let

3. Jak často využíváte osobní leteckou přepravu?

- ☐ 1 x v roce
- ☐ 2 – 5 x v roce
- ☐ 6 – 10 x v roce
- ☐ Více jak 10 x v roce

4. K jakým účelům převážně využíváte osobní leteckou přepravu?

- ☐ K pracovním účelům
- ☐ Za účelem dovolené

- Za účelem návštěvy příbuzných
- Za účelem studia v zahraničí
- Jiné. Uveďte jaké:

5. Trpíte v běžném životě pocity úzkosti, přítomností fóbie nebo jinou psychickou poruchou?

- Trpím
- Netrpím
- Nechci uvést

6. Vyskytují se u Vás před odletem pocity strachu a úzkosti?

- Ano
- Ne
- Nechci uvést

7. Uveďte míru intenzity pocitů strachu a úzkosti před odletem.

Pokud jste v otázce č. 4 odpověděli ano, uveďte v následující otázce, prosím, míru intenzity pocitů. Je použita vzestupná stupnice od 1 do 3. Přičemž 3 představuje nejvyšší stupeň intenzity

- 1
- 2
- 3

8. Vyvolávají u vás bezpečnostní kontroly na letišti pocity bezpečí a snižují u Vás strach z teroristického činu na letišti a po dobu letu? Uveďte Vám nejbližší variantu odpovědi.

- Ano, považuji je za plně dostatečné
- Ano, i když jistá míra nebezpečí zůstává
- Neumím posoudit
- Ne

9. Z následujících variant mimořádných událostí, vyberte tu variantu z nabídky, které se v osobní letecké dopravě nejvíce obáváte.

- Teroristický útok

- Únos letadla
- Přírodní katastrofa
- Technická závada
- Selhání lidského faktoru

10. Zjišťujete si bezpečnostní situaci v zemi, kam cestujete před odcestováním do zahraničí?

- Ano
- Ne
- Nechci uvést

11. Prostřednictvím kterých zdrojů si zjišťujete bezpečnostní situaci v zemi, kam cestujete?

- Ministerstvo zahraničních věcí
- Média
- Známi a rodina
- Jíné zdroje

12. Na následující stupnici uveďte míru vlivu výskytu teroristických útoků ve Vámi zvolené destinaci na Vaše rozhodnutí využít/nevyžít osobní leteckou dopravu do zvolené destinace. Je použita vzestupná stupnice od 0 do 3. Přičemž 3 představuje nejvyšší stupeň.

- 0
- 1
- 2
- 3

13. Vzhledem k posledním teroristickým útokům ve světě, volíte raději vnitrozemskou dovolenou?

- Ano
- Ne
- Nechci uvést

14. S jakými bezpečnostními opatřeními jste se při cestování již setkal/a?

Můžete uvést více odpovědí.

- vojenské složky
- policejní složky
- zvýšená kontrola na letišti
- hotelová ochranka
- jiná. Uveďte jaká:

15. Uveďte, jaké pocity ve Vás bezpečnostní opatření (viz. předešlá otázka) vyvolávají? Vyberte variantu, která je dle významu nejvíce vystihující Vaše pocity.

- žádné, neovlivňuje mé pocity
- cítím se neklidněji, opatření považuji jako reakci na možná rizika
- cítím se neklidněji, opatření považuji za nesmyslná a potlačuji mou osobní svobodu
- cítím se bezpečněji

Příloha 2: Mezinárodní příjezdy turistů dle zemí v roce 2000, 2001

Obr. 1 Mezinárodní příjezdy turistů dle zemí v roce 2000, 2001

Pořadí		Mezinárodní příjezdy turistů (v milionech)		% změna	Tržní podíl
		2000	2001	2001/2000	
1	Francie	75,6	76,5	1,2	11,0
2	Španělsko	47,9	49,5	3,4	7,1
3	USA	50,9	45,5	-10,7	6,6
4	Itálie	41,2	39,1	-5,2	5,6
5	Čína	31,2	33,2	6,2	4,8
6	Velká Británie	25,2	22,8	-9,4	3,3
7	Rusko	21,2	-	-	-
8	Mexiko	20,6	19,8	-4,0	2,9
9	Kanada	19,7	19,7	0,2	2,8
10	Rakousko	18,0	18,2	1,1	2,6
11	Německo	19,0	17,9	-5,9	2,6
12	Maďarsko	15,6	15,3	-1,5	2,2
13	Polsko	17,4	15,0	-13,8	2,2
14	Hongkong	13,1	13,7	5,1	2,0

(zdroj Hejna, 2003)

Příloha 3: Seznam povolených a zakázaných předmětů v rámci osobní letecké dopravy

Obr. 2 Seznam povolených a zakázaných předmětů

SEZNAM POVOLENÝCH A ZAKÁZANÝCH PŘEDMĚTŮ

Leoš Janáček
Ostrava Airport

Co je povoleno přepravovat v kabinovém zavazadle:

- ✓ **Nápoje**
 - v plechovkách, lahvích apod., jejichž obsah jednotlivého balení nepřesahuje 100 ml
 - ✓ **Jídlo**
 - svačiny, sendviče, ovoce, zeleninu
 - ✓ **Elektronika**
 - MP3 přehrávače, discmany
 - mobilní telefony,
 - fotoaparáty, kamery,
 - notebooky
 - elektrické holicí stroje, elektrické zubní kartáčky
 - kalkulačky, měřicí přístroje
 - příslušenství k elektronice (kabely, nabíječky, baterie apod.)
 - ✓ **Kosmetické přípravky a hygienické potřeby**
 - hřebeny, rtěnky, řasenky, pudry
 - zubní pasta (ne větší než 100 ml), mýdlo
 - ✓ **Léky**
 - tabletky
 - masti a krémy (obsah balení ne větší než 100 ml)
 - homeopatické léky
 - inzulín
 - dětské léky
- Při přepravě mastí, krémů, kapek a všech ostatních léků na tekuté či gelové bázi o objemu větším než 100 ml, je bezpečnostním personálem vyžadováno lékařské potvrzení.
- ✓ **Ostatní**
 - psací potřeby
 - drobné hračky, stolní hry
 - cigarety
 - zapalovač, sirky (musí mít cestující u sebe)

Co není povoleno přepravovat v kabinovém zavazadle:

- ✗ veškeré tekutiny, jejichž objem je větší než 100 ml
- ✗ nože, nůžky, jejichž čepel (ostrý) je delší než 6 cm
- ✗ skalpely
- ✗ žiletky
- ✗ lyžařské a turistické hole
- ✗ rybářské pruty a udice
- ✗ kulečnicková a jiná taha
- ✗ pletácké jehlice
- ✗ střelné zbraně a jejich součásti *
- ✗ bodné, sečné a řezné zbraně
- ✗ hračky napodobující zbraně všech druhů
- ✗ vrhací hvězdičky
- ✗ kuše, harpuny
- ✗ obušky, baseballové pálky, golfové hole, hokejky, pádla, skateboardy

* V souladu se zákonem o zbraních a střelivu a přepravními podmínkami dopravy.



Uvedené předměty nebo věci je možné přepravit v zapsaném zavazadle.

Zakázané předměty, které nemůže cestující přepravovat v žádném zavazadle:

- ✗ výbušniny a jejich součásti
- ✗ plyny jakéhokoli druhu (propan, butan), tlakové nádoby
- ✗ hořlavé tekutiny (benzín, náplně do zapalovačů, apod.)
- ✗ hořlavé pevné a reaktivní látky
- ✗ okysličovadla a organické peroxidy
- ✗ toxické nebo infekční látky
- ✗ radioaktivní materiál
- ✗ žraviny včetně rtuti a autobaterií
- ✗ chemické nebo toxické látky (kyseliny, žraviny, jedy)
- ✗ slzná a jiné paralyzující látky (slzná a pepřové spreje)
- ✗ samozápalné materiály a látky
- ✗ závažnou pyrotechniku
- ✗ infekční nebo biologicky nebezpečné předměty a látky

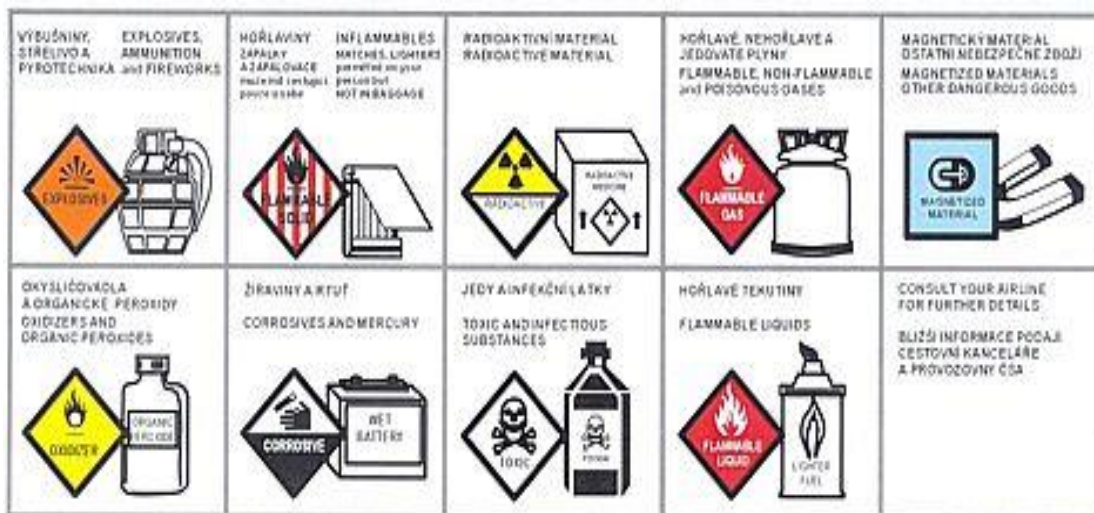
Bezpečnostní personál je oprávněn v případě pochybnosti nebo podezření zakázat přepravu jinak povolených předmětů.

Vysvětlivky:

-  **Kabinové zavazadlo** – zavazadlo, které si cestující mohou vzít na palubu letadla.
-  **Zapsané zavazadlo** – zavazadlo, které cestující odevzdají při odbavení, je přepravováno v zavazadlovém prostoru letadla.

Zdroj: (<http://www.airport-ostava.cz/cz/page-bezpecnosti-opatreni/>)

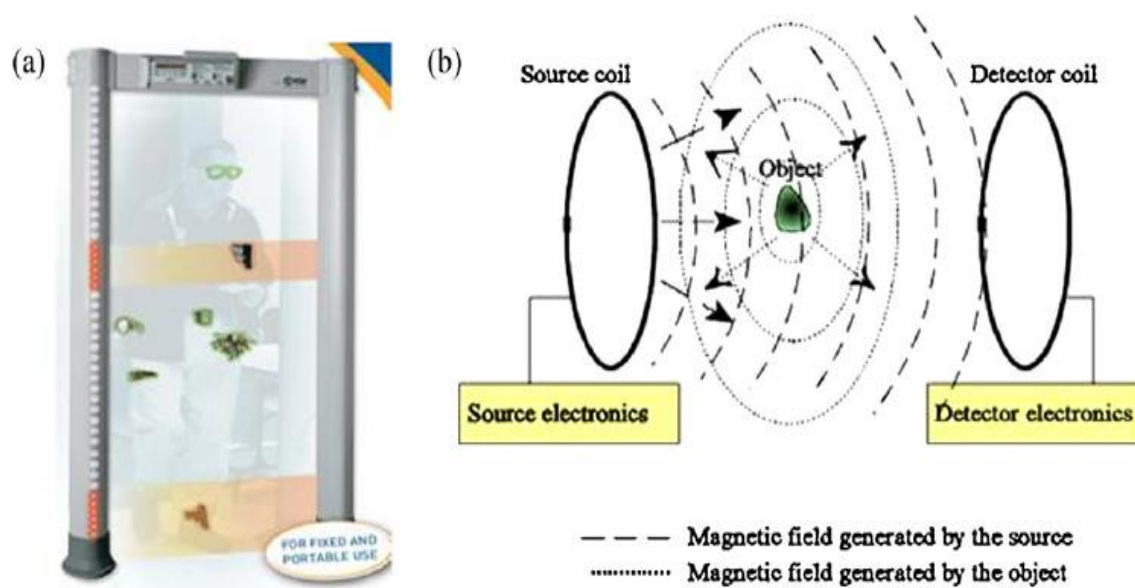
Obr. 3 Seznam zakázaných předmětů



Zdroj: (www.bestreisen.cz/bezpecnostni-pravidla-na-letisti.html)

Příloha 4: Součást bezpečnostní kontroly

Obr. 4 WTMD – průchozí detektor kovů



Zdroj: (www.researchgate.net/figure/257346931_fig1_Fig-1-a-PMD2-WTMD-metal-detector-2-b-Diagram-of-a-metal-detector-with-an-object)